Mittag-Ausgabe.

Verantwortliche Redakteure.
Für den politischen Theil: C. Fontane,
für Feuilleton und Vermischtes: J. Steinbach,
für den übrigen redakt. Theil: J. Hachfeld,
sämmtlich in Posen.
Verantwortlich für den Inseratentheil: J. Klugkist in Posen.

Posener Zeitung

Achtundneunzigster Jahrgang.

Inserate werden angenommen in Posen bei der Expedition der Zeitung, Wilhelmstraße 17, ferner bei Gust. Ad. Schleh, Hoflief., Gr. Gerber- u. Breitestr.-Ecke, Otto Niekisch, in Firma J. Neumann, Wilhelmsplatz 8, in Gnesen bei S. Chraplewski, in Meseritz bei Ph. Matthias, in Wreschen bei J. Jadesohn u. b. d. Inserat.-Annahmestellen von G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolf Mosse und „Invalidendank".

Nr. 167

Die „Posener Zeitung" erscheint wochentäglich drei Mal, anden auf die Sonn- und Festtage folgenden Tagen jedoch nur zwei Mal, an Sonn- und Festtagen ein Mal. Das Abonnement beträgt vierteljährlich 4,50 M. für die Stadt Posen, 5,45 M. für ganz Deutschland. Bestellungen nehmen alle Ausgabestellen der Zeitung sowie alle Postämter des deutschen Reiches an.

Sonnabend, 7. März.

Inserate, die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum in der Morgenausgabe 20 Pf., auf der letzten Seite 80 Pf., in der Mittagausgabe 25 Pf., an bevorzugter Stelle entsprechend höher, werden in der Expedition für die Mittagausgabe bis 8 Uhr Vormittags, für die Morgenausgabe bis 5 Uhr Nachm. angenommen

1891

Deutscher Reichstag.

(Nachdruck nur nach Uebereinkommen gestattet.)

82. Sitzung vom 6. März, 1 Uhr.

Die zweite Berathung des Marineetats wird fortgesetzt mit dem Extraordinarium.

Die Titel 1—14 enthalten Forderungen für 4., 3. und 2. Raten für bereits im Bau befindliche Kreuzerkorvetten, Panzerschiffe, Panzerfahrzeuge, Kreuzer und einen Aviso im Gesammtbetrage von 28 050 000 Mark. Die Kommission beantragt die Titel 9 und 10 (je 1 500 000 Mark als zweite Raten für Kreuzerkorvetten) zu streichen und bei den Titeln 1 und 15 (4. Rate für eine Kreuzerkorvette und zweite Rate für einen Aviso) 900 000 Mark resp. 500 000 Mark abzusetzen, also im Ganzen nur 23 650 000 Mark zu bewilligen.

Referent Abg. v. Koscielski befürwortet die Kommissionsbeschlüsse. Die Kommission habe ihr Wohlwollen der Marine gegenüber bekundet, aber nur das Nothwendige bewilligt.

Titel 1 wird nach dem Kommissionsvorschlage angenommen.

Bei Titel 2 „Panzerschiffe A., 3. Rate, 4 Millionen" führt

Abg. Richter aus: Die Kommissionsverhandlungen über die 4 großen Panzerschiffe, für welche die ersten Raten 1888 bewilligt sind, haben durch eine von konservativer Seite ausgegangene dankenswerthe Anfrage zu einer bemerkenswerthen Klarstellung geführt. Auf die Anfrage, ob es richtig sei, daß die 4 neuen großen Panzerschiffe in Bezug auf die Schnelligkeit wesentlich zurückbleiben würden hinter den Leistungen der großen Panzerschiffe anderer Nationen, wurde von Seiten der Regierung die Erklärung abgegeben, daß die neuen Panzerschiffe allerdings nur eine Geschwindigkeit von 15 Knoten hätten, während manche neuen Panzerschiffe anderer Staaten eine Geschwindigkeit von 16—19 bekommen würden. Die Regierung habe dazwischen gewählt, entweder auf die in Aussicht genommene Armirung zu verzichten, oder auf eine größere Breite und Geschwindigkeit, beides wäre nur zu vereinigen durch breitere Konstruktion der Schiffe, für welche aber die Beschaffenheit unserer Hafendocks und Schleusen nicht geeignet sei. Diese Darstellung, daß die neuen Panzerschiffe, für welche im Ganzen 60 Millionen Mark aufgewendet werden, in Geschwindigkeit hinter den Panzerschiffen anderer Nationen zurückbleiben, mußte in der Kommission einen bleibenden Eindruck hervorbringen. Von derselben konservativen fachmännischen Seite, welche diese Klarstellung veranlaßt hatte, wurde dazu bemerkt, daß dieselbe veranlaßt sei, um für den Fall, daß im Kriege die Leistungen der Schiffe hinter den Erwartungen zurückbleiben, die Schuld nicht den kommandirenden Seeoffizieren, sondern der Konstruktion der Schiffe beizumessen. Die Aeußerung war um so bemerkenswerther, als der geschätzte Herr Kollege selbst 1870 den „König Wilhelm", das damals größte Panzerschiff, befehligt hat. Die Ueberraschung über diese Klarstellung schien besonders lebhaft zu sein bei denjenigen Parteien, die seiner Zeit die gleichzeitige Inangriffnahme der vier Schiffe befürwortet haben. Wie wir aus der Presse gerade dieser Parteien ersehen haben, hat weit über die parlamentarischen Kreise hinaus diese Klarstellung ein großes Aufsehen erregt, das beweist namentlich ein Artikel der „Nationalzeitung" von gestern, aus Kiel datirt, der offenbar aus fachmännischen Kreisen herrührt, in welchem hervorgehoben wird, daß ein Schlachtschiff mit nur 15 Knoten Geschwindigkeit hinter denen aller anderen Marinen zurücksteht und dies durch Vergleiche mit der Geschwindigkeit der Panzerschiffe anderer Staaten näher dargelegt wird.

Wir von der freisinnigen Partei konnten über diese Darstellung nicht so überrascht sein, wie die anderen Parteien. Wir haben 1888 gegen die gleichzeitige Inangriffnahme des Baues von 4 großen Panzerschiffen, und mit uns das Zentrum, nicht blos finanzpolitische sondern auch maritime Bedenken hervorgehoben. Er war uns noch kurz vorher gesagt worden, daß man sich den Luxus von Experimenten in unserer Marine nicht erlauben dürfe, daß die Konstruktion von Panzerschiffen noch nicht abgeschlossen sei, daß die Technik auf diesem Gebiete rapide Fortschritte mache. Es mußte uns sehr bedenklich erscheinen, daß ein Jahr nach solchen Erklärungen zugleich 4 Panzerschiffe in Angriff genommen werden sollten. Wir waren bereit, die erste Rate für ein Panzerschiff zu bewilligen. Wir lehnten die übrigen Bewilligungen ab, weil wir nicht die Verantwortlichkeit übernehmen wollten, daß diese Flotte im Augenblick der Fertigstellung in Folge der Fortschritte der Technik bereits veraltet erscheine. Indessen diese Erwägungen fanden bei der damaligen Mehrheit im Hause keinerlei Berücksichtigung, es wurden auch damals solche Wendungen laut, daß wir besondere Neigung hätten, alles zu negiren, ja es war auch damals die Rede davon, daß ein durchaus kritisches Verhalten gegenüber dem neuen Marineplan den Rücksichten auf Staatserhaltung nicht entspreche. Wir haben bei den Wahlkämpfen später wegen dieses Verhaltens den Vorwurf der Reichsfeindschaft hören müssen.

Was sollen wir jetzt dabei thun? Die Schiffe sind im Bau, die Konstruktion läßt sich nicht mehr ändern. Wir werden also die 60 Millionen nach und nach bewilligen müssen. Indessen möchte ich an die Klarstellung, die in Bezug auf diese Schiffe in der Kommission erzielt ist, die allgemeine Nutzanwendung knüpfen, daß, wenn man nicht von der Richtigkeit der Forderungen ganz unzweifelhaft überzeugt ist, man sich nicht abhalten lassen soll durch allgemeine Angriffe, bei seinem negativen Votum zu verbleiben, auch nicht durch solche allgemeine Vorwürfe der Regierung des mangelhaften Interesses an der Staatserhaltung und dergl., und zweitens, daß man in heutigen Zeitläufen ganz besonders sich hüten muß vor einem gewissen Marineenthusiasmus, der damals zu solchen über das Ziel schießenden Bewilligungen geführt hat, daß man, ehe man die ersten Raten solcher Schiffe bewilligt, prüfen muß, ob in der That die Technik eine feststehende ist, so daß die Gefahr vermieden wird, daß bei Fertigstellung eines solchen neuen Geschwaders dieses hinter der Entwickelung anderer Stationen zurückbleibt. Ich glaube, daß diese Erfahrungen in der Kommission wenigstens das Gute mit sich bringen, daß sie geeignet sind, die Mehrheit des Plenums zu bestimmen, bei jenen Beschlüssen zu bleiben, die in Bezug auf die Inangriffnahme neuer Schiffe gefaßt sind. (Beifall links.)

Abg. v. Henk (kons.): Ich habe schon gestern mich gegen die Darstellung in der Presse gewendet, als ob ich wegen dieser Schiffe ein Mißtrauen gegen die Marineverwaltung hätte. Die Schnelligkeit der Schiffe wird bei den einzelnen Nationen verschieden ermittelt, bei uns die Schnelligkeit der voll beladenen Schiffe, während bei anderen Marinen, z. B. der französischen nur eine Beladung bis zu 2 Fuß als genügend angesehen wird. Der Tiefgang unserer Schiffe ist ein Aequivalent für die Schnelligkeit. Also so ungeheuerlich schlecht sind unsere Schiffe nicht daran.

Staatssekretär der Marine Hollmann: Es ist richtig, daß unsere neuen Panzerschiffe auf eine Geschwindigkeit von 15, vielleicht 15½ Knoten berechnet sind. Ich kann jetzt nicht sagen, wie die Schiffe laufen werden. Ich habe aber das Vertrauen, daß die Versprechungen unserer Techniker voll erfüllt werden. Ebenso richtig ist es, daß die Panzerschiffe anderer Nationen bis 17 Knoten laufen sollen; die Zahlen, die darüber hinaus genannt sind, sind jedenfalls falsch. Es giebt meines Wissens kein Panzerschiff, das mehr als 17 Knoten läuft. Ob aber die Geschwindigkeit von 17 Knoten jemals erreicht worden ist, weiß ich nicht. Denn die Geschwindigkeitsleistungen bestehen in dem Maße, wie sie erstrebt und wie sie erzielt werden, nur auf dem Papier, können aber in dieser Höhe niemals dauernd erhalten werden. Sie wird nur gelegentlich so bei Probefahrten ermittelt. Die Marineverwaltung befürchtete durchaus nicht, daß diese Schiffe ihrer Aufgabe und den Ansprüchen der Zeit nicht gewachsene Seestreitkräfte sein werden. Man hat sich sehr reiflich überlegt, auf welcher Seite die Stärke der Schiffe sein sollte. Geschwindigkeit, Artillerie und Panzer sind drei Dinge, die sich in ihren höchsten Leistungen nicht mit einander vereinigen lassen. Vor drei Jahren ist man nach reiflicher Ueberlegung zu dem Schlusse gekommen, daß wir sehr befriedigt sein können, wenn diese Schiffe 15 Knoten laufen bei ihrer Armirung und ihrem Panzer, und niemand unter uns sagt, die Schiffe taugen nichts. Es ist selbstverständlich, daß man wünscht, die Schiffe möchten die höchste Geschwindigkeit erreichen. Aber das kann die Marineverwaltung nicht berühren, welche die Konstruktion in sehr ernste Erwägung zieht. Denselben Vorwurf, den man jetzt gegen die Maschinen erhebt, könnte man ja auch gegen die Minderwerthigkeit der Zahl unserer Schiffe richten. Das thut man aber wohlweislich nicht. Wir würden uns freuen, wenn wir das Verlangen hörten, uns nicht zurückstehen zu lassen in Bezug auf die Zahl der Schiffe, wie man es jetzt verlangt in Bezug auf die Geschwindigkeit. Gewiß ist die Geschwindigkeit von großem strategischen Werthe. Immerhin aber ist nicht zu verkennen, daß die Geschwindigkeit der alten Schiffe wenigstens einen gewissen Anschluß an die neuen giebt. Könnten wir ein Deplacement von 14 bis 15 000 Tonnen geben, wie die großen Schiffe in England und Italien es haben, dann könnten wir auch größere Maschinen verwenden und zugleich die entsprechende Armirung haben. Solche Schiffe sind wir aber nicht in der Lage zu bauen, weil das unsere Hafen, Schleusen- und Dockanlagen nicht gestatten.

Abg. Richter: Ich habe durchaus nicht davon gesprochen, daß wir irgend ein allgemeines Mißtrauen gegen die Marineverwaltung hegen, sondern nur hervorgehoben, daß Herr Henk seine besondere technische Fachkenntniß als Kommissionsmitglied dazu benutzt hat, die thatsächlichen Verhältnisse klarzustellen. Ich weiß nicht, welche Verhandlungen zwischen Herrn v. Henk und dem Staatssekretär Hollmann stattgefunden haben; ich weiß nur, daß Herr v. Henk weniger kritisch geworden ist; ich kann hier nur wiederholen, daß Herr v. Henk am Schluß der Diskussion in der Kommission erwähnte, er habe seine Darstellungen im Interesse der Seeoffiziere gegeben, damit nicht im Falle eines Krieges Erwartungen an unsere Marine geknüpft würden, denen sie nicht entsprechen könne. Ich glaube, es giebt keinen Mann, der einen klareren Blick in diese Verhältnisse hätte, als gerade er, der im Kriege von 1870 das erste Panzerschiff, den „König Wilhelm", befehligte.

Der Herr Staatssekretär hat darauf hingewiesen, daß die höhere Geschwindigkeit der von mir angeführten Schiffe anderer Nationen nur auf dem Papier stehe. Ja Wem soll denn ein armer Laie glauben, wenn er nicht einmal eine amtliche Tabelle als richtig ansehen darf? Wie sollen wir da noch in irgend ein amtliches Papier Vertrauen haben? Die Werthschätzung der Geschwindigkeit scheint heute eine geringere zu sein als 1888. Damals hat man gesagt, daß unsere alten Panzerschiffe gerade mit Rücksicht auf ihre geringe Geschwindigkeit nichts taugen. Auch die neue Darlegung des Herrn Hollmann scheint mir nur zu beweisen, daß diese ältere melancholische Auffassung den wirklichen Verhältnissen mehr entsprach als die jetzige. Damals wurde gesagt, die neuen Schiffe würden den Vorzug haben, daß sie in ganz anderer Weise, als die alten, operiren könnten und heute haben wir gehört, daß wenn die neuen Schiffe nicht so schnell fahren, so sei das ein Vorzug, dann könnten die alten besser nachkommen. Wenn es dann heißt, wir könnten deshalb keine geschwinderen Schiffe bauen, weil sie für unsere Häfen, Docks und Schleusen zu breit würden, so zieht doch der Laie die Konsequenz daraus, daß man nicht einseitig mit dem Schiffsbau vorgehen darf, sondern damit zurückhalten und Hand in Hand damit allmählich auch die nöthigen Häfen, Schleusen und Docks ausführen sollte.

Die Schlußfolgerung des Herrn Staatssekretärs, daß, wenn diese Schiffe nicht schnell genug wären, so sollte man diesen Fehler durch die größere Zahl ausgleichen, ziehe ich nicht. Ich meine

Zur Erinnerung an einen Fastvergessenen.

(Chr. A. Tiedge, gest. 8. März 1841.)

Von

Philipp Stein.

(Nachdruck verboten.)

Vor mir liegt ein schmales, dünnes Heftchen — 55 Druckseiten sind's auf fast grauem Papier. Auf dem Titelblatt ein Bildchen: links im Vordergrund sitzend an einen Fels gelehnt, ein Sänger mit der Harfe im Arm. Bevor er in die Saiten greift, schaut er zur Sonne empor, die über das weite Gelände ihre lichten Strahlen wirft und auf deren Scheibe die Ruhmeszahlen stehen: 1812, 1813. Unter dem Bildchen steht: „Leipzig 1814, bei Johann Friedrich Hartknoch", darüber aber: Denkmale der Zeit von C. A. Tiedge.

Dem Preußenkönig, dem Vaterland, den Deutschen gelten diese Verse Tiedges, die entstanden sind „in einem Zeitraume von zehn Jahren, in denen die gemißbrauchte Uebergewalt des Tyrannen von Frankreich ein System der Gewalt und der Lüge, hinaus über alle Grenzen, bis zu dem Punkte seines Falles trug." Sie beginnen 1803 mit einem Friedrich Wilhelm III. feiernden Weiheliede und enden mit dem „Siegesliede" vom 31. Dezember 1813 und den Schlußversen:

„Erhebe Dich, mein Volk, in Deiner ganzen Würde!
Die Säule Deines Ruhmes strahlet weit.
Nie trägst Du mehr des fremden Joches Bürde
Schau hin! Sie triumphirt herauf die neue Zeit.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Dort schlummern, die den Heldentod erwarben;
Dort sprech' ein heil'ger Stein zum künftigen Geschlecht;
„Steh', Wandrer, still! Die hier Entschlafnen starben
Für Vaterland und deutsche Sitt' und Recht!"

Es steht in diesen Vaterlandsgedichten manch leerer Vers, neben großen tauben Worten viel bescheidene Empfindung, oft auch manch triviale Wendung; viel Kleines, Philisterhaftes macht sich geltend, viel Nüchternheit und daneben viel Empfindsamkeit. Und auch die besten Stellen dieser Lieder verblassen zu Schemen, wenn man der gewaltigen, hinreißenden, tiefaufwühlenden und in glänzenden Prachtversen dahinrollenden „Geharnischten Sonette" gedenkt, die um dieselbe Zeit Friedrich Rückert sang. Aber das schlichte Gewand, in dem Tiedges „Denkmale der Zeit" zuerst erschienen, das vor uns liegende unscheinbare Heftchen mit seinem von Seite zu Seite durchschlagenden Druck, all das macht uns diese Dichtungen wieder sympathischer. Diese Verse, die Alexander feiern als den Weltbefreier — „Thräne, die das Auge freudig näßt, preis' ihn still," — die von der heiligen Allianz der drei „Völkerhirten" erwarten, daß nun vernichtet sei die Obgewalt der Sünde:

„Es geh' hervor ein besseres Geschlecht!
Daß sich ein Völkerbund auf Völkertugend gründe,
Doch einig ist und macht allein das Recht."

Diese Verse sind werthlos als poetische Gaben, aber sie sind werthvoll wirklich als Denkmale der Zeit. Und wenn man jetzt, da der fünfzigste Todestag Tiedges wieder einmal zur Erinnerung an den Halbvergessenen mahnt, seine Dichtungen durchblättert, so drängt sich auch für seine Gesammterscheinung das Urtheil auf, wie wenig er gelten darf als Dichter, wie sehr aber seine Schöpfungen gelten können als Denkmale seiner Zeit, wie sehr sie den Geschmack gewisser Strömungen seiner Zeit wiederspiegeln und hierfür lehrreich sind.

* *
*

Des äußeren Lebensganges Tiedges sei nur kurz hier gedacht. Er stammte aus der Altmark, aus Gardelegen, wo er im Dezember 1752 als Rektorsohn geboren ward. Er studirte Jurisprudenz, wurde 1781 Erzieher in der Grafschaft Hohenstein; 1788 ging er nach Halberstadt, ward 1792 Gesellschafter des Domherrn von Stedern. 1799 siedelte er nach Berlin über, reiste 1804—6 mit Frau v. d. Recke durch Deutschland, die Schweiz und Italien und lebte dann erst in Berlin und von 1819 an in Dresden, wo er am 8. März 1841 starb. Bedeutsam und durchaus ausschlaggebend für ihn als Dichter wie für die ganze äußere Gestaltung seines künftigen Lebens war das Jahr 1782. Es führte ihn in den Gleimschen Kreis und zu gleicher Zeit machte er die Bekanntschaft der Frau Elisa v. d. Recke.

In dem Gleimschen Kreise, dem Göcking, Eberhard Klamer Schmidt, Domdechant v. Spiegel u. A. angehörten und in den nun in den achtziger Jahren auch Tiedge eintrat, führte man ein poetisches Leben. Man hatte früher, wenn Klopstock oder Cramer und Ramler kamen, „anakreontische Becher- und Rosenfeste" gefeiert oder wenigstens doch das, was man im guten Halberstadt dafür nahm. Man durchzechte die Nacht im Wirthshaus und bekränzte Flasch' und Becher. Je mehr aber Gleim in den Vordergrund trat, desto sittsamer wurde die Verehrung Anakreons. Gleim schmückte ein Zimmer seines Hauses mit den Bildnissen seiner Freunde und gründete eine „Büchsen-Gesellschaft"; unter den Mitgliedern, zu denen auch Damen zählten, ging eine Büchse herum, in die jedes Mitglied seinen poetischen Beitrag ohne Angabe des Verfassers hineinthat. Am Sonnabend verlas Vater Gleim die poetischen Schätze der Büchse und der beste Beitrag ward gekrönt. Man bedichtete jeden Vorfall, und wenn Vater Gleim nicht schlafen konnte, so schickte er ein Verschen zu Klamer Schmidt hinüber und dieser schickte eine Versantwort zurück. Da ward gar Manches gedichtet, invita Minerva, die Trivialität fand den besten Nährboden und Gleim selbst lachte oft das Geversel aus, das er in solcher Stimmung gemacht hatte — uns geht es freilich, wie Gervinus

vielmehr, man sollte, wenn die Erwartungen sich nicht erfüllen, um so zurückhaltender sein, sonst riskirt man wiederum, daß man hinter den Fortschritten der Technik zurückbleibt.

Staatssekretär Hollmann: Ich habe es nicht als einen Vorzug erklären wollen, daß die neuen Schiffe mehr der Geschwindigkeit als der alten entsprechen, sondern nur unter den augenblicklichen Umständen den aus der geringeren Geschwindigkeit erwachsenden Nachtheil entsprechend geringer veranschlagt. Volle Zufriedenheit über neue Schiffe wird übrigens nie und nimmer herrschen, weil es unmöglich ist, ein Schiff zu bauen, das allen Ansprüchen genügt.

Abg. v. Kardorff: Schiffe, die bis 17 Knoten laufen, würden die Herren auf jener Seite nach ihrer früheren Stellungnahme doch nicht bewilligt haben. Von einem allgemeinen Marineenthusiasmus ist bei uns keine Rede; aber wir können bei der gegenwärtigen Lage des deutschen Reiches die Ablehnung der verlangten Verstärkung der Marine nicht ablehnen. Früher war ja der Standpunkt herrschend, daß es ausreiche, wenn man die Ostsee gegen Rußland schützen könne. Bei der großen Vermehrung der Landarmee aber kann man nicht mehr auf diesem Standpunkt stehen bleiben. Wir werden nach dem Antrage Manteuffel mindestens 2 Panzerschiffe bewilligen, und ich hoffe, daß auch die Mehrheit nicht die Verantwortung auf sich nehmen wird, diese Forderung abzulehnen.

Abg. Rickert (dfr.): Herr v. Kardorff kann gar nicht die Zeit abwarten (Heiterkeit) hier mitzutheilen, daß er die Forderungen der Regierung bewilligen wird, während sein Fraktionsgenosse in der Kommission dagegen gestimmt hat. Herr v. Kardorff meint, wir hätten die Schiffe unter keinen Umständen, auch bei 17 Knoten Geschwindigkeit bewilligt. Aber wissen Sie nicht mehr, wie Ihr Fraktionsgenosse, der Sohn des früheren Reichskanzlers, uns in öffentlicher Versammlung angeklagt hat, daß wir der Marine alles bewilligen? Die fünf Jahre, für welche Herr v. Caprivi sein Programm aufgestellt hat, sind noch nicht zu Ende. Dennoch sind im vorigen und in diesem Jahre ungeheure Mehrforderungen an uns gekommen. So schnell können wir nicht mitlaufen, so lang sind die Fortschrittsbeine nicht, von denen Herr Windthorst gesprochen hat. Wir haben darauf aufmerksam gemacht, daß unsere Häfen, Docks, Schleusen nicht ausreichen würden für die großen Schlachtschiffe. Man hat uns das damals bestritten, aber jetzt geben die Herren zu, daß wir Recht gehabt haben. Die Marine leistet viel mit geringen Mitteln, aber die Finanzkraft des Landes ist nicht so groß, daß sie mit diesen Forderungen Schritt halten kann. Wir müssen Maß halten mit dem Bau dieser großen Schlachtschiffe. (Beifall links.)

Abg. Dr. Barth (dfr.): Die Erfahrungen, die wir jetzt haben, lagen zum Theil schon 1889 vor, und haben uns zu unserem Verhalten mit bestimmt. Der jetzige Abgeordnete von Henk veröffentlichte in der Monatsschrift „Vom Fels zum Meer“ 1889 einen Artikel, in welchem er damals schon darauf aufmerksam machte, daß so häufig Schiffe bei der Fertigstellung schon veraltet seien. Von dem 1882 in Bau genommenen „Oldenburg“ habe er gesagt, „er charakterisirt sich als ein unverzeihlicher Fehler der Marineverwaltung“. (Hört! Hört!) Der ganze Schwerpunkt des Artikels liege in der Beweisführung, daß unsere Schiffe nicht geschwind genug seien. Den Grundschaden hierfür erblicke er (Redner) in der bureaukratischen Art, wie unsere Schiffskonstruktionen in einem engen Kreise von Personen, oder vielmehr nur von einem einzigen Schiffskonstrukteur hergestellt würden. In England dulde man die offene Kritik und habe damit die besten Erfahrungen gemacht. Redner versichert, die Freisinnigen hätten keine Abneigung gegen die Marine, sondern den lebhaften Wunsch, daß das ausgezeichnete Material an Offizieren und Mannschaften, das wir besitzen, auch mit dem denkbar besten Schiffsmaterial ausgerüstet werde.

Abg. v. Kardorff: Der Herr Vorredner hat kein Vertrauen zu der Marineverwaltung, daß sie die Sache versteht. Die Franzosen und Engländer üben auch Kritik, aber sie bewilligen doch und riskiren neue Schiffe. In England ist niemals ein Schiff verweigert. (Abg. Richter: Sehr häufig!) Wir haben das Vertrauen zu der Regierung, daß sie die Sache besser versteht als Abg. Richter. Deshalb werden wir die Schiffe bewilligen.

Staatssekretär Hollmann: In den anderen Ländern hat man nicht solche Erfahrungen gemacht, die uns bestimmen könnten, von unserem System abzuweichen. In Frankreich haben die letzten vier Chefkonstrukteure 12, 9, 9 und im vorigen Jahre 2 Schiffe selbst konstruirt. Die dänische Regierung forderte vor einem Jahre zur Konstruktion eines Schiffes von einer großen Zahl europäischer Techniker Konstruktionspläne ein. Es gingen 19 Entwürfe ein, und diese wurden zur Begutachtung gegeben dem englischen, französischen und deutschen Chefkonstrukteur, von welchen jeder einen anderen Plan auswählte, schließlich aber ein Schiff gebaut wurde nach einer Konstruktion, die keiner von den Herren gewählt hatte. (Heiterkeit.) Solche Konkurrenz kostet sehr viel Geld und viel Zeit, und in Deutschland sind heute gar nicht so viele Konstrukteure da, die daran Theil nehmen könnten. Es ist allerdings ein sehr schöner Gedanke, aber wenn er zur Ausführung gelangen soll, kommt es anders.

Abg. Richter: In Frankreich und England spielt in Bezug auf Heer und Marine die parlamentarische Kritik eine ganz andere Rolle, als bei uns, und ungescheut waltet die öffentliche Kritik, ohne daß gegen diese Kritiker der Vorwurf mangelnder Vaterlandsliebe erhoben würde. Wer solchen Vorwurf erheben würde, würde sich einfach lächerlich machen. Unsere junge Marine ist hervorgegangen aus der Begeisterung in liberalen, demokratischen Vereinen, und alle Anfeindungen der Marine sind von gouvernementaler Seite ausgegangen; selbst in der Konfliktszeit sind von der Fortschrittspartei alle Forderungen für die Marine bewilligt worden. Aber wenn zeitweilig Herr v. Stosch in geringerer Gnade beim Fürsten Bismarck stand, dann stieg der Sohn des Kanzlers zum Volke herab, um Herrn Rickert und mich anzuklagen, daß wir die Millionen des Volkes für Flottenzwecke vergeudeten. Niemand darf uns also der Voreingenommenheit gegen die Marine beschuldigen. Wenn wir uns jetzt kritischer verhalten als früher, so kommt das daher, weil wir uns jetzt einer subjektiven Marineliebhaberei gegenübersehen und gegen eine Ueberstürzung in der Vermehrung der Flotte ankämpfen zu müssen glauben. Der Bau großer Panzer war bis 1887 sistirt; und die Denkschrift vom Jahre 1888 erklärt die Frage des Baues großer Panzer für noch nicht entschieden. Selbst wenn Sie Alles abziehen, was wir nicht bewilligen wollen, so bleibt immer noch viel mehr übrig, als die Marine in früheren Jahren beansprucht hat. Ich konstatire nochmals den Widerspruch zwischen den Ausführungen des Staatssekretärs gegenüber der Denkschrift von 1888. Daher wollen wir uns nicht überstürzen in Bewilligungen, um hinterher mit Schiffen von 15 Knoten ins Hintertreffen zu gerathen.

Abg. Graf Mirbach sucht aus früheren Abstimmungen nachzuweisen, daß die freisinnige Partei bei Marineforderungen immer negativ sich verhalten habe, und weist zu diesem Behufe auf 2 Abstimmungen in den Jahren 1867 und 1868 hin, wo in ersterem der Flottengründungsplan, in letzterem trotz Bewilligung einer Anleihe die Ausführung von Kriegsschiffen abgelehnt worden sei; ferner auf die Ablehnungen in den Jahren 1889 und 1890.

Abg. Dr. Barth: Herr Graf Mirbach hat doch nur recht wenig Zahlen gegen uns anführen können, denn in dem Zeitraum von 1868 bis 1889 hat er garnichts ausfindig machen können, was wir negirt haben. Erst 1889 beginnt das Verbrechen der Negation und zwar handelte es sich damals um dieselben Panzerschiffe, die sich jetzt mehr oder weniger als verfehlt erweisen. (Heiterkeit.) Diese „ollen Kamellen“ also, die aktenmäßig in dem Aktenschatz der konservativen Partei niedergelegt zu sein scheinen (Heiterkeit), bedürfen dringend einer Ergänzung.

Bei meinem Vorschlage, weitere Kreise bei den Konstruktionen heranzuziehen, kommt es durchaus nicht lediglich darauf an, daß man schließlich in der ausgeschriebenen Konkurrenz etwas Bestimmtes findet und unter allen Umständen ausführt, sondern daß überhaupt ein größeres Material eingeht, welches die Grundlage zur schließlichen Feststellung dessen giebt, was man überhaupt will. Jetzt soll ein einziger Mann aus seinem eigenen Genie heraus immer das Richtige finden; er soll sogar überall selbst den Privatwerften immer die Einzelheiten von jedem Schiffsbau angeben, so daß auf ihn allein die ganze Verantwortung geschoben wird. Das scheint mir unzweckmäßig. Es braucht ja nicht unter allen Umständen gerade eine Konkurrenz stattzufinden. Man soll nur auch die außerbüreaukratischen Kräfte heranziehen. Daß man damit schon gute Erfolge gemacht hat, beweist ja unsere vorzügliche Torpedoflotille, für welche eine Ausschreibung stattfand, bei der sich herausstellte, daß ein Deutscher, Schichau, bei weitem das beste auf diesem Gebiet zu leisten vermochte, ohne daß man vorher auch nur das Geringste von dessen Leistungsfähigkeit gewußt hatte.

Abg. v. Kardorff bestreitet, daß unter dem Ministerium Stosch nur auf freisinniger Seite Vorliebe für die Marineverwaltung geherrscht habe. Auch auf konservativer Seite habe man stets Entgegenkommen gezeigt.

Abg. Richter: Herr Graf Mirbach hat auf dem Gebiete der Statistik immer Unglück. Während er aus dem Zeitraum von 21 Jahren gar kein Moment gegen uns anzuführen wußte, konnte er auch aus der Neuzeit nur zwei Momente anführen, bei denen wir noch dazu genau dasselbe gethan haben, was er jetzt thut. Ueber die norddeutsche Flotte ist im Reichstage überhaupt nie abgestimmt worden, sondern immer nur über eine Anzahl Schiffe. Im Jahre 1868 haben wir die Verwendung der bewilligten Gelder für die Flotte sicher stellen wollen, und der Reichskanzler hat, um der Mehrheit nicht nachzugeben, den Weiterbau der Flotte lieber sistirt. Neulich ist uns eine lange Liste von Negationen hier vorgeführt worden, aber bei einem großen Theil der Negationen war die Zentrumspartei mit dabei. Und ein großer Theil der Negationen bestand in der Ablehnung von Verlängerungen des Sozialistengesetzes, in welcher Beziehung doch die Regierung selbst sich jetzt weniger „staatserhaltend“ gezeigt hat. Da kann man es uns doch nicht verübeln, wenn wir uns nicht so ganz umstürzlerisch vorkommen. (Heiterkeit.) Ein Verdienst haben die Herren von der konesrvativen Partei allerdings, sie haben die Kritik der Marineverwaltung in der Kommission angeregt. Wir ziehen jetzt die Konsequenzen daraus und nun lassen uns die Herren im Stich. (Heiterkeit und Beifall.)

Abg. Graf Mirbach: Ich appellire an das Haus, wer sich mehr damit beschäftigt hat, allgemeine Redewendungen zu gebrauchen, Herr Richter oder ich. (Lachen links.) Ich habe nur einige Daten über negative Abstimmungen der Herren vorgebracht, hätte ich Alles anführen wollen, so hätte ich einen Folianten mitbringen müssen. Daß ich nur einen Theil angeführt habe, kann den Herren als Stützen der Regierung ja nur sehr angenehm sein; früher war die Situation anders. (Lachen links.)

Hierauf wird die Diskussion geschlossen und der Titel entsprechend dem Kommissionsvorschlage angenommen, desgleichen Tit. 1 bis 9.

Bei Titel 10 (zweite Rate für eine Kreuzerkorvette) führt

Abg. Richter aus: Gerade bei den Kreuzerkorvetten ist die in der Kommission erfolgte Klarstellung noch bemerkenswerther als bei den Panzerschiffen. Wir würden diese Forderung von 3 Mill. nicht abgelehnt haben, wenn die Konservativen sich nicht das Verdienst erworben hätten, die Klarstellung der Sachlage zu veranlassen. Hier hat sich etwas ereignet, was noch nie vorgekommen ist. Die Regierung hat erklärt, daß diese Kreuzerkorvetten, für die schon im Vorjahre 5 Millionen bewilligt waren, in Folge Aenderung der Konstruktionspläne noch nicht in Angriff genommen seien und daß die Regierung überhaupt auf diese Forderung verzichte. Ich will deshalb keinen Angriff auf den jetzigen Staatssekretär richten, im Gegentheil. Aber wie kommt es, daß man sich im Reichsschatzamt nicht bei Vorlegung des Etats erkundigt hat, wie weit der Bau der Schiffe fortgeschritten ist, wie viel Geld bereits verbraucht ist und wie viel in nächster Zeit verbraucht werden wird. Nach diesen Forderungen richtet sich die Höhe der zu emittirenden Anleihen, die Höhe der Matrikularbeiträge u. s. w.

Ferner richtet sich meine Kritik gegen die Organisation des Marineamts. Wäre der Wechsel in der Person des Chefs nicht eingetreten, so würden die Kreuzerkorvetten gebaut worden sein. Die Entscheidung in der Konstruktion ruht also auf den zwei Augen des Staatssekretärs und des Konstrukteurs, der sein Vertrauen hat. Aber wäre es nicht zweckmäßiger, in Form der engeren Submission auch Kenntnisse von Personen zu verwerthen, die außerhalb des Marineamts stehen? Diese Lehre müssen wir aus diesen Vorgängen ziehen. Sollten aber die Konstruktionspläne allein im Marineamt ausgearbeitet werden, so sollte man sich um so mehr hüten, dem Marineamt zu viel aufzuholzen durch gleichzeitige Inangriffnahme zu vieler Neubauprojekte, und ich glaube, daß dieser Gesichtspunkt auch zu beachten ist gegenüber den weiteren in den Etat eingestellten Forderungen.

Staatssekretär Hollmann: Ob die Schiffe wirklich in Bau genommen sein würden, wenn mein Amtsvorgänger noch im Amt gewesen wäre, läßt sich nicht ohne Weiteres behaupten, denn die letzte Instanz ist doch die allerhöchste Genehmigung. Die zweiten Raten sind angemeldet worden im Sommer vorigen Jahres, wo wir noch nicht übersehen konnten, ob wir nicht in der Lage sein würden, das Geld auch für 1889/90 zu verwenden. Später wußte ich sodann nicht, ob das Geld nicht theilweise aufgebraucht werden konnte, und nach dieser Richtung hin habe ich mich mit dem Staatssekretär des Reichsschatzamtes auseinandergesetzt.

Schatzsekretär Frhr. v. Maltzahn: Bei der Eintheilung der Raten bestand die Möglichkeit einer Aufbrauchung bis zum Schluß des Etatsjahres. Wenn nun inzwischen sich herausgestellt hat, daß die Summe nicht voll ausgegeben werden kann, so würde es ausreichend sein, wenn eine entsprechende Verkürzung angenommen

---

zutreffend bemerkt, mit den meisten der gedruckten Gedichte Gleims nicht viel besser.

In diesem Kreise bescheidener Dichter und versfroher Dilettanten schuf nun auch Tiedge, den der greise Gleim 1788 väterlich in sein Haus in Halberstadt aufgenommen; — zum Dank dafür und weil er Gleim für einen großen Dichter hielt, hat Tiedge 1801 ihm seine „Urania“ gewidmet, ihm dem „Edeln, Weisen,“ dem „Freund, der zwischen zwei Unsterblichkeiten steht.“ Anfangs betrat denn auch Tiedge den von den Halberstädtern eingeschlagenen Epistelweg, dann aber schlug seine Stimmung ins Elegisch-Idyllische um. Bedeutendes hat er niemals geschaffen; immerhin war der Ruhm seiner Dichtungen damals nicht gering, aber doch nicht so groß, daß er nun auch dem Dichter zu einer Lebensstellung verholfen hätte. Er blieb Erzieher und Gesellschafter und zweifellos hätte sich sein Lebensabend weniger sorgenfrei und weniger idyllisch abgespielt, wenn er nicht in Elisa v. d. Recke eine Beschützerin und Freundin gefunden hätte.

* * *

Elisa v. d. Recke hatte schon früher die Freundschaft, ja die Liebe eines jugendlichen Mannes, des dreiundzwanzigjährigen Professor David Hartmann in Mitau gewonnen. Goethes Werther war eben erschienen; der junge Hartmann ist von heftiger Leidenschaft ergriffen für die zwanzigjährige Elisabeth Charlotte v. d. Recke, geborene Gräfin Medem, die einem ungeliebten Manne verbunden ist. Am 22. Februar 1775 schreibt Hartmann an Lavater: „Ich habe kürzlich auf dem Lande eine Bekanntschaft gemacht, die mir nahe geht. Mit einer Frau von der Recke, einer ganz außerordentlichen Dame, bey der ich 14 Tage auf ihrem Rittersitze war. Wie viel wir da zusammen von Dir sprachen. Sie liebt Dich sehr und ist überhaupt mit der deutschen Literatur sehr bekannt. Ich habe Werthers Leiden mit ihr gelesen. 10mal hab' ichs verschlungen . . .“

Diese Frau, die in dem jungen Hartmann, dem noch in demselben Jahre von einem hitzigen Fieber Dahingerafften, jene Wertherstimmung hervorgerufen hat, war nicht nur mit der deutschen Literatur sehr bekannt, sie hat auch selbst schriftstellerisch gewirkt. Sechs Jahre nach ihrer 1771 geschlossenen Ehe ließ sie sich scheiden. Die junge talentvolle Frau ward zur mystischen Schwärmerin — die Bekanntschaft mit Cagliostro bestärkte sie in ihren Wahnvorstellungen. Erst 1784 wurde sie von diesen Ideen befreit, als sie in Karlsbad über Cagliostro aufgeklärt wurde und nun schrieb sie ein Buch: „Nachricht von des berüchtigten Cagliostro Aufenthalt in Mitau 1779.“ Nicolai versah das Buch mit einer Vorrede, Katharina II. ließ es ins Russische übersetzen, lud sie nach Petersburg ein und beschenkte sie mit dem Nießbrauch eines Gutes. Elisa lebte dann 1796—1801 in Dresden und trat 1804 die Reise nach Italien an. Ihr Begleiter war Tiedge, der fortan ihr steter Hausgenosse war. Elisa hat Gedichte, geistliche Lieder, ein Tagebuch ihrer Reise geschrieben — es waren unbedeutende Arbeiten, ebenso ihr Buch über Cagliostro, das interessant ist; doch nur als Denkmal der Zeit. Aber sie war eine Frau von reichen geistigen Interessen und thätig bis in ihr hohes Alter hinein. Sie starb 1833 in Dresden, 79 Jahre alt. Sie hatte für den Lebensabend Tiedges reichlich gesorgt — er führte in Dresden bis 1841, bis zu seinem im 89. Jahre erfolgten Tode ein von ungetrübter Heiterkeit getragenes Leben. Seine 1833 erschienenen „Wanderungen auf dem Markte des Lebens“, ein breites Lehrgedicht, geben hiervon deutliche Kunde.

* * *

Christoph August Tiedge, der fastvergessene Dichter, findet in der Literaturgeschichte noch ein bescheidenes Plätzchen als Dichter der „Urania“. Man liest sie schon lange nicht mehr und doch war es in den ersten Jahrzehnten unseres Säkulums als offizielle Lektüre ein werthgehaltenes Buch des deutschen Unterrichts auf den Gymnasien. Tiedge, bei dem „verhüllte Seufzer sich im Thaue baden und verwandelt in Cicaden durch stilles Wiesengrün“ ziehen, hat in der „Urania“ für empfindsame Seelen eine Art Andachtsbuch geschrieben, in dem er hinleitet zu dem „ahnenden Glauben, der die Vernunft der Tugend ist.“ Es ist eine Art sentimentaler Rationalismus, der aus diesem lyrisch-didaktischen Gedichte spricht. In leichtflüssigen Versen, mit einer oft durch die Schönheit der Diktion in ihrer Trivialität verdeckten, leichten Verständlichkeit, singt er hier über Gott, Unsterblichkeit, Wahrheit, Tugend und Freiheit. Auf Schillerscher Weltanschauung basirt, sich vielfach an dessen „Briefe über die ästhetische Erziehung des Menschengeschlechts“ anlehnend, vermag es doch niemals wirklich Schillerschen Gedankenflug zu zeitigen. Es muthet an wie eine Arbeit, die, wenn auch unbewußt die hohe, große Schiller-Erbschaft verkleinert ad usum delphini, für die Stickluft des zweiten und dritten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts, für die Stickluft der bleiernen Reaktion. Tiedges „Urania“ ist vergessen, hat nur noch literarisches Interesse als ein Denkmal der Zeit. Tiedge, dessen Begeisterung aus „Nächten dunkler Trauer“ stammte, war poetischer Rationalist. Er stellt den Naturgottesdienst höher als die Tempelandacht, er flieht vor den Anforderungen der erregten Zeit zu dem Frieden der Hütten, als Schlimmstes gilt ihm ein Königs-, ein Erobererloos — und da er all seine in kleinen Gedichten verstreute Kraft zusammenrafft, da schafft er das Lehrgedicht „Urania“, in dem seine Eigenart sich am stärksten kundgiebt.

Höher steht Tiedges „Elegie auf dem Schlachtfelde bei Kunersdorf“, wenn auch hier wieder jeder größere Gesichtskreis fehlt. Der „Urania“ und der „Elegie“ und der übrigen Gedichte, in denen er sein Wesen am Deutlichsten offenbart, gedenkt heute Niemand mehr. Und doch lebt Tiedge fort im deutschen Volke, ja selbst darüber hinaus. Großes ist ihm nie gelungen, und von seinen Dichtungen erhalten sich nur zwei kleine Lieder, auf die Tiedge selbst gewiß nur wenig Werth gelegt hat. Erstlich das Lied: „An Alexis send' ich Dich.“ Dann aber ein Lied, das so volksthümlich geworden ist, daß man im Volke den Namen des Dichters nicht mehr kennt, ein Lied, das auch in Polen vielfach gesungen wird, das Lied „Der Kosak und sein Mädchen“ mit den Anfangszeilen: „Schöne Minka, ich muß scheiden! Ach, Du fühlest nicht die Leiden . . .“ Auch dieses Lied ist freilich stark beeinflußt von Schillers „Hektors Abschied“, aber doch als selbständige Arbeit anzusehen. Es ist die einzige Dichtung Tiedges, die noch Jahrzehnte lang im Volke bekannt bleiben wird — die einzige, während alle anderen längst vergessen. Aber ist's nicht ein hohes Glück schon, wenn auch nur *ein* Vers, den ein Dichter geschaffen, die Jahrzehnte überdauert!

wird. Finanzielle Nachtheile für das Reich entstehen durch eine über die Verwendungsmöglichkeit hinausgehende Bewilligung nicht. Anleihen werden nur so weit begeben, als wirklich die Mittel beschafft werden müssen, und auch die Zinsen werden nur nach den wirklich begebenen Anleihen berechnet. Höhere Matrikularbeiträge können ja ausgeschrieben werden, dieselben werden aber ausgeglichen durch entsprechend höhere Ueberweisungen.

Abg. Rickert (dfr.): Mir scheint doch, daß der Staatssekretär weder den konstitutionellen noch den finanziellen Standpunkt richtig gewürdigt hat. Er hat zwar das Monitum des Abg. Richter anerkannt, aber er hätte es mehr betonen müssen. Als Herr v. Stosch Chef der Marineverwaltung wurde, hatte sich dort die Praxis eingebürgert, Geldbestände aufzuspeichern. Als wir dahinter kamen, bildete sich nun die Praxis aus, bei Prüfung jeder Forderung sich zu erkundigen, ob etwa noch Bestände vorhanden sind. Herr v. Stosch war damit einverstanden und machte immer schon vorher Mittheilung über die Bestände. Ich bedauere, daß die Praxis jetzt eine andere zu werden scheint.

Darauf werden die beiden Forderungen entsprechend dem Kommissionsantrage gestrichen.

Die Titel 11—13 werden ungeändert bewilligt.

Für den Bau eines Avisos für größere Kommandoverbände, für welchen im Etat 2 Millionen gefordert sind, werden nach dem Antrage der Kommission nur 1 500 000 Mk. bewilligt.

Die Titel 15–17 enthalten erste Raten für drei neue Panzerfahrzeuge, im Gesammtbetrage von 3 500 000 Mk. Die Kommission beantragt, sämmtliche drei Tit. zu streichen.

Ein Antrag Frhr. v. Manteuffel (kons.) will die Titel 15 und 17, je eine Million für zwei Panzerfahrzeuge bewilligen.

Referent Abg. v. Koscielski berichtet über die Verhandlungen in der Kommission und die bekannte Rede des Staatssekretärs Hollmann, welche zu einer Ablehnung dieser Titel geführt hätten.

Abg. Frhr. v. Manteuffel (dk.) empfiehlt seinen Antrag zur Annahme. Das Lob, welches der Abg. Richter meiner Fraktion gespendet hat, nehme ich mit Dank an. Denn der Wachsamkeit des Herrn v. Massow ist es vorzüglich gelungen, die Nothwendigkeit der Streichungen nachzuweisen. Aber andererseits werden wir Forderungen bewilligen, die wir für nothwendig halten, und eine solche Forderung ist diejenige, welche wir entgegen dem Kommissionsantrage bewilligen wollen. Wir wollen nur die Forderungen für diejenigen Schiffe bewilligen, die zur Sicherung der Küste nothwendig sind, und diese Schiffe, für deren Bau wir 2 Millionen auswerfen wollen, sind schon in der auch von den Freisinnigen genehmigten Denkschrift von 1887/88 gefordert. Bis 1895 werden diese beiden Schiffe fertig sein, also zu einem Zeitpunkte, zu welchem der Nordostseekanal fertig sein dürfte. Aber selbst wenn das nicht der Fall sein sollte, so stellt doch das, was bis dahin davon fertig ist, ein so großes Werthobjekt dar, daß es eines Schutzes wohl werth ist. Man kann auch nicht von einer Beschleunigung des Tempos im Baue der Schiffe sprechen, denn diese beiden Schiffe, welche wir jetzt bewilligen wollen, gehören ja in den Flottengründungsplan von 1887. Wenn Sie diesen Plan genehmigt haben, die Schiffe aber nicht bewilligen wollen, so ist der Vorwurf, den wir Ihnen machen, doch gerechtfertigt, daß Ihre Wärme für die Marine doch abgenommen hat. Durch diese Ablehnung kommen wir in die Lage, die Küste nicht genügend schützen zu können. Dadurch steigern Sie die Wehrkraft des Landes wahrlich nicht und genügen ihr nicht einmal.

Abg. Dr. Windthorst (Zentr.): Im Namen meiner sämmtlichen Freunde muß ich zu meinem Bedauern erklären, daß wir dem Antrage v. Manteuffel nicht beitreten können. Die nothwendigen Ausgaben für Heer und Marine haben wir bewilligt. Bei der Prüfung dieser Forderungen dürfen wir nicht eine einzige Position, sondern den ganzen Marineetat ins Auge fassen. Wir haben für die vielen Millionen, die wir bisher bereits bewilligt haben, eine Einigung dadurch erzielt, daß wir uns darüber verständigten, welche Position wir nicht bewilligen würden. Wenn wir also entgegen dieser Verabredung diese Forderung bewilligen würden, ohne die früheren Bewilligungen rückgängig zu machen, so hätten wir manchen getäuscht. Es ist richtig, daß in der Denkschrift von 1887 sechs Schiffe bewilligt worden sind, von denen erst vier gebaut sind. Es wären auch für den Bau der beiden neuen Schiffe, welche der Abg. v. Manteuffel bewilligen will, keine Schwierigkeiten entstanden, wenn es bei der damaligen Lage geblieben wäre. Die Lage ist aber nicht mehr dieselbe. Ein neuer Flottengründungsplan ist 1889 gemacht, und es sind ganz erhebliche Schiffsbauten angeordnet, ohne daß der Zweck der Vermehrung signalisirt worden ist. Meine Freunde und ich besonders als Hannoveraner, die ja an einer starken Flotte ein großes Interesse haben, hegen ja ein lebhaftes Interesse für die Marine. Aber bei aller Liebe ist es undenkbar, daß wir die enormen Mittel bewilligen, die gefordert werden. Früher hat man gemeint, mit 18 Millionen jährlich auszukommen, heute haben wir bereits 26 Millionen bewilligt. Das ist eine Steigerung der Ausgaben, die sehr sorgfältig geprüft werden muß, und es muß darauf Bedacht genommen werden, die Ausgaben auf eine längere Zeit zu vertheilen, damit das Budget nicht zu sehr belastet wird. Aber selbst diese Erwägungen hätten meine Freunde nicht zur Ablehnung der Forderungen bestimmt, wenn nicht der Chef der Marineverwaltung eine Darlegung eines neuen Flottenplans gegeben hätte, welche von so tiefem Eindruck war wie s. Z. die Darlegung des Kriegsministers v. Verdy in der Militärkommission. Wenn unsere finanziellen und menschlichen Kräfte ausreichen würden, so wäre Niemand glücklicher als ich, wenn wir eine Flotte haben könnten, die den besten gleichkäme. England macht für seine Flotte solche Aufwendungen, weil es eine solche Flotte braucht. Würde es nur entfernt für das Landheer soviel auszugeben haben wie wir, so wäre es sehr fraglich, ob es im Stande wäre, eine solche Flotte zu haben. Alle Sachverständigen behaupten, daß wir für eine solche Flotte nicht genügend Matrosen haben. Wir sind bisher von der Idee ausgegangen, daß wir im Stande sein müßten, im Kriegsfall die Küsten zu schützen. Deshalb haben wir vor Allem die Torpedoflotte stark gemacht. Wir dürfen aber nicht darüber hinausgehen. Die Geschicke der Welt werden von unserem Landheer entschieden werden, ich hoffe siegreich. Die Kommission hätte verlangen sollen, daß uns ein vollständig ausgearbeiteter Flottengründungsplan schriftlich vorgelegt würde so, daß wir entnehmen könnten, das ist der Plan so, wie er von den gesammten verbündeten Regierungen acceptirt ist, dann würden wir eine rechte Grundlage haben. So haben wir eine schöne, herzerwärmende Entwickelung. Unsere Beschlüsse können wir aber nicht aus solchen Gefühlsrücksichten fassen. Ein solcher definitiver, von allen Faktoren der Regierung festgesetzter Plan muß uns noch nachträglich gegeben werden. Dann werden wir übersehen können, ob es richtig ist, abzugehen von unserem jetzigen Standpunkt. Ich glaube nicht, daß es möglich sein wird, den jetzt nothwendig werdenden Flottengründungsplan so rasch derart auszugestalten, daß er zur Grundlage unserer Arbeiten gemacht werden kann, und daß wir übersehen können, ob die Kommissionsbeschlüsse noch nothwendig bleiben. Denn ohne diese Prämisse kann ich, so gerne ich es thäte dieser Forderung jetzt nicht zustimmen. Ich denke, daß der Beschluß der Kommission nicht ein definitives Aufgeben der Forderung bedeutet. Es handelt sich nur um die für dies Jahr geforderte Summe. Was in einem folgenden Jahr geschehen, bleibt vollkommen offen, und es wird bis zur Aufstellung des nächsten Budgets recht wohl möglich, den Plan, den wir verlangen, aufzustellen und uns darzulegen, welche weitere Entwickelung der Flotte nöthig ist. Wir haben ja jetzt schon eine große Masse von Schiffen zu bauen, und wir haben im vorigen Jahre sogar schon Schiffe bewilligt, die noch gar nicht angefangen sind. Wozu sollen wir uns also vor der Zeit in diese Dinge hineinstürzen? Und wir haben ja vorher gehört, daß sich bei den Bauten schon allerlei gezeigt hat, was, wenn man es von Anfang an gewußt hätte, vermieden wäre, und so denke ich, daß ein Jahr Bauzeit uns wiederum eine Reihe sehr werthvoller Erfahrungen geben wird (Sehr wahr! links), die uns im nächsten Jahre als Material dienen können. Wenn unsere Häfen und Schleusen nicht ausreichen für die neuen Schiffe, soll man erst diese ausbauen, ehe man die neuen Schiffe baut.

Reichskanzler v. Caprivi: Ich würde dem Herrn Vorredner in seinen Ausführungen vollständig beistimmen, wenn in der That die verbündeten Regierungen sich mit dem Gedanken trügen, einen neuen Flottengründungsplan aufzustellen oder nur über das Maß dessen hinauszugehen, was bis jetzt beabsichtigt ist. Die Verbündeten Regierungen stehen noch heute auf dem Boden der Denkschrift von 1889/90, die für den Etat maßgebend gewesen ist, und die Erweiterung der Flotte bis 1895 vorsieht. Daß die verbündeten Regierungen oder auch nur eine Stelle derselben über diesen Plan hineinzugehen beabsichtigt, ist mir völlig unbekannt, und ich bin in der Lage, einer solchen Voraussetzung zu widersprechen. Ist dies aber richtig, existiren so weit gehende Projekte nicht, steht man noch heute auf dem Boden, eine Marine zweiten Ranges schaffen zu wollen, so möchte ich der Erwägung noch einmal anheimgehen, ob es nicht weit besser wäre, für diese beiden Kanonenboote sich die Sache noch einmal in diesem Jahre zu überlegen. Diese Kanonenboote sind eine alte Forderung und noch unter meiner Verwaltung der Marine im Etat eingestellt worden. Sie sind insofern meine Kinder, als sie das Resultat einer Denkschrift für die Vertheidigung der Nordsee sind, die aus meiner Hand herrührt. Sie werden mir also verzeihen, wenn ich mit Wärme dafür eintrete. Es ist richtig, daß man bei der Begründung der Forderung für den Nordostseekanal gesagt hat, daß man nicht auf der einen Seite eine Nordsee-, auf der andern eine Ostseeflotte haben wollte. Aber damals schon wurden Zweifel unter Fachmännern laut, daß das, was man damals beabsichtigte, ohne Vermehrung der Flotte geschehen könne. Wenn unsere Schiffe aus der Elbe herausgehen wollen nach Wilhelmshaven, so haben sie erst eine Anzahl Seemeilen zu passiren. Sind sie über Kuxhaven hinaus, so bewegen sie sich in einem Defilé in der Richtung nach Helgoland. Es ist wünschenswerth, dieses Defilé in unsere Hände zu bringen. Wir können aber das nicht durch Landbefestigungen erreichen, wir müssen dort Kräfte stationirt haben. Das ist im wesentlichen die Idee, die dem Verlangen nach Kanonenbooten zu Grunde liegt. Ich möchte den Bau aufschieben, denn ich bin in der Lage auf Grund amtlicher Erkundigungen auszusprechen, daß der Nordostseekanal 1895 fertig sein wird, also um dieselbe Zeit, wo die Kanonenboote fertiggestellt sein sollen. Ich bin mit dem Vorredner auch darin einverstanden, daß man bei dem Neubau von Schiffen vorsichtig sein müsse. Die 6 Kanonenboote, welche damals verlangt wurden, waren alle nach einem Typus gebaut. Zwei davon schwimmen schon, und diese Schiffe sind keine Fehlgeburten. Das 5. und 6. Boot würde nach demselben Typus gebaut werden. Es ist auch richtig, daß man nicht Schiffe bauen soll, die nicht in unsere Docks und Schleusen gehen. Diese Kanonenboote sind aber bloß Fahrzeuge kleinerer Art.

Gewiß muß man die Finanzlage im allgemeinen ansehen. Ich glaube aber, wenn es einem hohen Hause gefallen sollte, diese beiden Nummern des Etats noch einmal an die Budgetkommission zu überweisen, es dort gelingen würde, mit der Marineverwaltung sich damit zu verständigen, daß an einer anderen Stelle des Etats Aequivalente für das Plus bei diesen Forderungen durch Hinausschiebung von Positionen auf das nächste Jahr zu erhalten. Ich befürworte also die Ueberweisung an die Kommission. (Beifall rechts.)

Staatssekretär Hollmann: Ich habe der Kommission eine Uebersicht der Schiffsbauten in die Hand gegeben. Wenn Sie diese Uebersicht vergleichen mit dem Programm von 1890/91, so werden Sie sehen, daß ich nie und nimmer darauf ausgegangen bin, daß ein neuer Flottengründungsplan gemacht werden soll. Nie und nimmer habe ich dieses Verlangen kundgegeben.

Abg. Windthorst: Aus den diesjährigen Forderungen müssen diese Schiffe ausfallen. Ich muß darauf bestehen, daß der Plan vollständig festgelegt wird. Denn die Erklärung des Staatssekretärs in der Kommission, und die des Reichskanzlers von heute decken sich nicht. Es muß eine amtliche Bestätigung gegeben werden. Ich bin der Meinung, daß dazu noch immer Zeit ist, und wenn wir im nächsten Jahre uns mit dieser Forderung beschäftigen, so werden die Schiffe noch immer rechtzeitig fertiggestellt werden können, denn die Bauzeit eines solchen Schiffes beträgt nur zwei Jahre. Ich glaube aber nicht, daß der Nordostseekanal 1895 fertig sein wird, ich glaube, ich werde die Beendigung nicht erleben. (Heiterkeit.) Ich befürchte, daß wenn wir diese ersten Raten bewilligen, wir einen Anfang machen zur Durchführung der vom Staatssekretär ausgeführten Pläne. Aequivalente durch Steichung anderer Forderungen in diesem Etat giebt es nicht, denn es sind keine gleichwerthigen Positionen vorhanden, die wir streichen könnten. Wir binden uns mit einer solchen Forderung für die Zukunft. Ich glaube nicht, daß in der Kommission eine andere Stimmung herrschen wird. (Abg. Richter: Ich auch nicht! Heiterkeit.) Eine Zurückweisung an die Kommission ist nicht nöthig, wir haben ja noch die dritte Berathung.

Reichskanzler v. Caprivi: Ich bin überzeugt, daß der Nordostseekanal, soweit es sich übersehen läßt, bis zum Jahre 1895 fertig sein wird. Ich habe die Hoffnung, mit dem Abg. Windthorst diesen Plan noch zu erleben. (Heiterkeit.) Die Frage, ob wir bis dahin zwei neue Kanonenboote bauen können, kann ich mit Ja beantworten. Ich habe auch nicht den Wunsch, diese zwei Boote in zwei Jahren zu bauen, sondern sie, wie ihre Schwestern, in drei Jahren zu bauen.

Die verbündeten Regierungen stehen auf dem Boden der Denkschrift von 1889/90, und der Staatssekretär des Marineamts hat mir soeben gesagt, auch er glaube in der Kommission die Denkschrift von 1889/90 erwähnt zu haben. Ich kann nur noch einmal wiederholen: Ich bitte nochmals, die Positionen an die Kommission zu überweisen. Vielleicht würde sich an den 4 großen Panzerschiffen, die mit einer etwas größeren Forderung aufgestellt sind, als 1889/90 in Aussicht genommen war, soviel sparen lassen, als an ersten Raten für die zwei Kanonenboote veranschlagt ist.

Hierauf vertagt sich das Haus auf Sonnabend 1 Uhr (Fortsetzung der Berathung und Telegraphengesetz).

Schluß $5^{1}/_{4}$ Uhr.

Telegraphische Nachrichten.

Mainz, 6. März. Infolge des günstigen Wasserstandes haben die Kölner und Düsseldorfer Dampfboote nach dreimonatlicher Unterbrechung ihre Fahrten heute wieder aufgenommen.

Hamburg, 6. März. Das Landgericht fällte heute das Urtheil in dem Prozesse wegen des Spiritusschmuggels. Prange und Holländer wurden je zur Zahlung von 594 265,60 M. eventuell zu zweijährigem Gefängniß, Kochmann zu 71 181,98 Mark (wovon 65 606,78 M. durch die Untersuchungshaft verbüßt sind), eventuell zu einjährigem Gefängniß verurtheilt. Färber wurde freigesprochen.

München, 6. März. Der Prinzregent genehmigte, daß die in der Rheinpfalz anläßlich seines siebzigsten Geburtstages durch freiwillige Beiträge gesammelte Summe von 25 000 M. zur Fundirung einer Prinz Luitpold-Nothstandstiftung für die Pfalz Verwendung finde.

München, 6. März. Das Befinden des Malers Professor v. Lenbach, welcher an einer Blutvergiftung der rechten Hand nicht unbedenklich erkrankt war, hat sich wesentlich gebessert und giebt zu keiner Besorgniß mehr Anlaß.

Prag, 6. März. Die von den Vertrauensmännern der altczechischen Partei beschlossene Kundgebung wird von den Organen der Partei veröffentlicht und besagt im Wesentlichen, daß die Vertrauensmänner sich vorläufig vom Reichsrathe zurückzögen, ohne jedoch ihre anderweitige politische Thätigkeit einzustellen. Sie beabsichtigten nachdrücklich für eine gedeihlichere und wirkungsvollere Organisation einzutreten bis zu der hoffentlich nicht fernen Zeit, wo die Nation wieder ihre Dienste fordern werde.

Paris, 6. März. Die Rennvereine beschlossen, daß die Rennen am nächsten Sonntag wie gewöhnlich stattfinden sollen. Die Polizeipräfektur trifft außergewöhnliche polizeiliche Vorkehrungen gegenüber Ordnungsstörungen, die infolge des Spielverbots vorkommen möchten.

Paris, 6. März. Der Senat beendigte heute die Berathung über die Interpellation betreffs Algeriens. Jules Ferry sagte, das gegenwärtig allein anwendbare Verwaltungssystem sei dasjenige der Assimilation der Eingeborenen durch die Ausbreitung des Unterrichts und der französischen Sprache. Er beantragte Ernennung eines Ausschusses behufs Prüfung der Verhältnisse in diesem Sinne. Der Senat nahm bei der Abstimmung mit großer Mehrheit eine auch von Freycinet gutgeheißene Tagesordnung an, in welcher die Ernennung eines Ausschusses von achtzehn Mitgliedern beantragt wird, welche in Uebereinstimmung mit der Regierung erörtern soll, welche Aenderungen in der Verwaltungseinrichtung Algiers und in den verschiedenen Dienstzweigen derselben einzuführen wären.

London, 6. März. Der Verband der in London tagenden Handelskammern hat sich für die Einführung eines Penny-Portos nach dem gesammten britischen Reiche ausgesprochen. sowie für die Herabsetzung der Telegraphengebühren für Depeschen bis zu 12 Worten auf 6 Pence im Post- und Telegraphengebiete. Hierbei soll die Adresse nicht mitberechnet werden.

Belgrad, 6. März. König Milan ist gestern Abends hier eingetroffen und am Bahnhofe von dem Könige Alexander, den Regenten und den Ministern empfangen worden. König Milan küßte seinen Sohn wiederholt, reichte den Regenten und den Ministern die Hand und dankte herzlich für ihr Erscheinen. Vom Bahnhofe aus fuhr König Milan mit seinem Sohne nach dem königlichen Palais.

Sofia, 6. März. Der „Agence Balcanique“ zufolge überreichte das deutsche Generalkonsulat, welches mit der Wahrnehmung der russischen Interessen betraut ist, der bulgarischen Regierung eine Note, betreffend die Reklamationen der russischen Regierung wegen zweier aus Bulgarien ausgewiesenen russischen Unterthanen.

Bukarest, 6. März. Die Kammer ist aufgelöst worden. Die Neuwahlen werden wahrscheinlich in einem Monat erfolgen.

Zanzibar, 6. März. Dem Direktor der British East-Afrika-Company, Mackenzie, welcher am Montag hier eintraf, ist für die von ihm vertretene Gesellschaft vom Sultan die Konzession zur Erhebung von Finanzzöllen in Zanzibar und Pemba ertheilt worden. Ferner erlangte Mackenzie eine Abänderung der Konzessionen bezüglich des Territorialbesitzes der Gesellschaft, deren Lage somit sich materiell verbessert hat. Die englische Kompagnie übernimmt die Verwaltung von Witu, wohin Mackenzie sich morgen begeben wird, um auf die vollständige Freilassung der Sklaven auf dem Gebiete von Witu hinzuwirken.

Lokales.

Posen, den 7. März.

—b. **Von der Warthe.** Gestern sind die Eissprengungen noch aufgenommen worden, und zwar von einem Pionierkommando aus 1 Offizier, 2 Unteroffizieren und 12 Mann. Dieselben sprengten vor der Großen Schleuse und der kleinen Eisenbahnbrücke im westlichen Ueberfall. Der Wasserstand, der gestern Nachmittag etwas sank und Abends 5 Uhr 3,02 Meter betrug, ist während der Nacht wieder gewachsen; er zeigt heute Morgen 3,38 Meter. Das während der Nacht herabgekommene Eis bedeckt heute die Warthe von der Wallischei an bis zur Großen Schleuse. Von dieser ab ist das Wasser bis Mienkowo (Station 67,5, gegenüber Radojewo) frei

Wasserstand der Warthe.

Posen,	am	6.	März	Morgens	3,18	Meter.
=	=	6.	=	Mittags	3,12	=
=	=	7.	=	Morgens	3,36	=

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Kurse.

Breslau, 6. März. Fester.

$3^{1}/_{2}$ %ige L.-Pfandbriefe 97,60, 4%ige ungarische Goldrente 92,90, Konsolidirte Türken 19,20, Türkische Loose 80,50, Breslauer Diskontobank 106,00, Breslauer Wechslerbank 103,50, Schlesischer Bankverein 121,50, Kreditaktien 175,65, Donnersmarckhütte 86,15, Oberschlesische Eisenbahn 74,75, Oppelner Zement 102,00, Kramsta 130,00, Laurahütte 126,90, Verein. Oelfabr. 106,30, Oesterreichische Banknoten 177,60, Russische Banknoten 238,50.

Produkten-Kurse.

Köln, 6. März. Getreidemarkt. Weizen hiesiger loko 20,50 do. fremder loko 22,75, per März 21,25, per Mai 21,60. Roggen hiesiger loko 18,00, fremder loko 20,25, per März 18,50, per Mai 18,45. Hafer hiesiger loko 16,00, fremder 17,00. Rüböl loko 63,00, per Mai 62,20, per Oktober 63,50.

Hamburg, 6. März. Getreidemarkt. Weizen loko fest holsteinischer loko neuer 194—200. Roggen loko fest, mecklenburg. loko neuer 178—185, russischer loko fest, 132—136. Hafer ruhig. — Gerste ruhig. — Rüböl (unverzollt) fest, loko 61,00. — Spiritus matt, per März 35½ Br., per April-Mai 35½ Br., per Juli-August 36 Br., per September-Oktober 37 Br. — Kaffee steigend. Umsatz 3000 Sack. Petroleum ruhig. Standard white loko 6,60 Br., per August-Dezember 6,95 Br. — Wetter: Regendrohend.

Hamburg, 6. März. Kaffee. (Nachmittagsbericht.) Good average Santos per März 86¾, per Mai 84, per September 80¾, per Dezember 72. Fest.

Hamburg, 6. März. Zuckermarkt (Nachmittagsbericht.) Rüben-Rohzucker I. Produkt Basis 88 pCt. Rendement neue Usance, frei am Bord Hamburg per März 13,75, per Mai 13,75, per August 13,90, per Oktober 12,77½. Stetig.

Bremen, 6. März. Petroleum. (Schlußbericht.) Stetig. Standard white loko 6,50 Br.

Aktien des Norddeutschen Lloyd 130⅞ bez.

Pest, 6. März. Produktenmarkt. Weizen loko voll behauptet, per Frühjahr 8,33 Gd., 8,35 Br., per Mai-Juni 8,20 Gd., 8,22 Br., per Herbst 7,89 Gd. 7,91 Br. Hafer per Frühjahr 7,14 Gd. 7,16 Br., per Herbst 6,28 Gd., 6,30 Br. — Mais per Mai-Juni 1891 6,18 Gd., 6,20 Br. — Kohlraps per August-September 1891 14,00 a 14,10. Wetter: Warm, Sonnenschein.

Paris, 6. März. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen steigend, per März 28,40, per April 28,40, per Mai-Juni 28,40, per Mai-August 29,20. — Roggen fest, per März 17,90, per Mai-August 18,40. Mehl weichend, per März 60,75, per April 61,25, per Mai-Juni 61,80, per Mai-August 62,20. Rüböl fest, per März 70,75, per April 71,50, per Mai-August 73,25, per September-Dezember 74,75. — Spiritus fest, per März 40,00, per April 40,25, per Mai-August 41,25, per September-Dezember 40,00. — Wetter: Schön.

Petersburg, 6. März. Produktenmarkt. Talg loko 42,00, per August —. Weizen loko 11,00. Roggen loko 7,50. Hafer loko 4,50. Hanf loko 40,00. Leinsaat loko 12,00. — Wetter: Frost.

Havre, 6. März. (Telegramm der Hamburger Firma Peimann, Ziegler u. Co.) Kaffee in Newyork schloß mit 25 Points Hausse.
Rio 5 000 Sack, Santos 7 000 Sack. Recettes für gestern.

Havre, 6. März. (Telegramm der Hamburger Firma Peimann, Ziegler u. Co.) Kaffee, good average Santos, per März 108,00, per Mai 106,25, per September 100,50. Fest.

Amsterdam, 6. März. Java-Kaffee good ordinary 61½.

Amsterdam, 6. März. Getreidemarkt. Weizen auf Termine höher, per März —,—, per November 231. — Roggen loko unverändert, do. auf Termine fest, per März 165, per Mai 159 a 160 a 161 a 162, per Oktober 147 a 149 a 150 — Raps per Frühjahr —. Rüböl loko 34, per Mai 32⅜, per Herbst 33.

Antwerpen, 6. März. Getreidemarkt. Weizen fest. Roggen haussirend. Hafer fest. Gerste fest.

Antwerpen, 6. März. Petroleummarkt. (Schlußbericht.) Raffinirtes Type weiß loko 16¼ bez. und Br., per März 16 Br., per April 16 Br., per Mai 16 Br. Fest.

London, 6. März. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Fremde Zufuhren seit letztem Montag: Weizen 19 950, Gerste 16 050, Hafer 25 990 Qrts.

London, 6. März. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Sämmtliche Getreidearten allgemein fest, ruhig, englischer Weizen ½ sh. theurer, knapp, fremder fester, Mehl ½ sh. theurer seit Montag, Hafer mitunter ¼ sh. höher, für Mais volle Preise, Gerste stetig, Bohnen und Erbsen anziehend.

London, 6. März. 96pCt. Javazucker loko 15⅝ ruhig. Rüben-Rohzucker loko 13⅝ ruhig, später 13¾. — Wetter:

London, 6. März. Chili-Kupfer 52¼, per 3 Monat 52½.

Liverpool, 6. März. Baumwollen-Wochenbericht. Wochenumsatz 47 000 desgl. von amerikanisch. 37 000, dgl. für Spekulation 2 000, desgl. für Export 3 000, desgl. für wirkl. Konsum 32 000, desgl. unmittelbar ex Schiff u. Lagerhäuser 75 000, Wirkl. Export 5 000, Import der Woche 123 000, davon amerikanische 110 000, Vorrath 1 155 000, davon amerikanische 843 000; schwimmend nach Großbritannien 250 000, davon amerikanische 230 000.

Liverpool, 6. März. Getreidemarkt. Weizen und Mais 1 d. höher, Mehl fest.

Glasgow, 6. März. Roheisen. (Schluß.) Mixed numbres Warrants 45 sh. 5 d.

Glasgow, 6. März. Die Vorräthe von Roheisen in den Stores belaufen sich auf 543 844 Tons gegen 861 057 Tons im vorigen Jahre.

Die Zahl der im Betriebe befindlichen Hochöfen beträgt 20 gegen 89 im vorigen Jahre.

Newyork, 5. März. Waarenbericht. Baumwolle in New-York 8⅞, do. in New-Orleans 8 11/16. Raff. Petroleum 70 Proz. Abel Test in New-York 7,50 Gd., do. in Philadelphia 7,50 Gd. rohes Petroleum in Newyork 7,10, do. Pipe line Certificates per April 78⅛. Steiig. Schmalz loko 6,02 do. Rohe u. Brothers 6,30. Zucker (Fair refining Muscovados) 5⅛. Mais (New) per April 66½. Rother Winterweizen loko 112⅞. — Kaffee (Fair Rio-) 19¾. Mehl 4 D. — C. Getreidefracht 2. — Kupfer per April nominell. — Weizen per März 110¾, per Mai 107¾, per Juli 102. — Kaffee Rio Nr. 7, low ordin. per April 17,87, per Juli 17,37.

Newyork, 6. März. Weizen per März 1 D. 12 C., per Mai 1 D. 8¾ C.

Berlin, 7. März. Wetter: Stürmisch.

Fonds- und Aktien-Börse.

Berlin, 6. März. Die heutige Fondsbörse begann mit großer Zurückhaltung der lokalen Spekulation, um sich bald zu befestigen. Gute auswärtige Kursberichte wirkten anregend; zu den zahlreichen Deckungen gesellten sich vereinzelte Meinungskäufe und die Kursbesserungen, welche sich Anfangs nur auf einige Gebiete erstreckten, wurden bald ganz allgemein, wenn auch größtentheils nicht übermäßig groß.

Norddeutsche Lloydaktien waren erholt. Dynamit-Trust behauptet. Inländische Eisenbahnaktien lagen mit Ausnahme von Ostpreußen, welche 0,50 Proz. niedriger notirten, bei beschränkten Umsätzen recht fest; österreichische Transportwerthe, namentlich böhmische, wurden bevorzugt und meist höher notirt und nur Duxer mußten später erheblich nachgeben.

Fremde Renten blieben ruhig, aber fest, Russenwerthe und Rubelnoten, sowie Italiener-Rente etwas höher notirt. Nach 1 Uhr wurde das bis dahin ziemlich lebhafte Geschäft stiller und die Gesammttendenz unentschieden, eher etwas schwächer. Eisenbahnen, besonders schweizerische, blieben fest, Banken, ebenso russische Renten leicht abgeschwächt; Kohlenaktien behauptet, Eisenwerthe matt und niedriger.

Der Privatdiskont wurde mit 2⅝ Proz. notirt.

Produkten-Börse.

Berlin, 6. März. Die Getreidebörse zeigte heute anfänglich durchweg eine schwache Haltung, doch trat später stärkere Deckungslust in den Markt so daß die Preise sich befestigen konnten. **Weizen** stellte sich unter Schwankungen bei einigem Umsatz ¼ Mark besser. In **Roggen** setzten die Preise ½ Mk. billiger ein, später besserte sich der Werth bei Mangel an Abgebern bis ¾ Mk. über gestrigen Schluß. **Hafer** bei stillem Geschäft ¼ Mk. schwächer. **Roggenmehl** zu besseren Preisen in einigem Umsatz. **Rüböl** nach niedrigerem Einsatz befestigt. **Spiritus** loko gut zugeführt und 30 Pf. billiger. Termine sehr matt und auf Realisationen 60—70 Pf. billiger.

Weizen (mit Ausschluß von Rauhweizen) per 1000 Kilo. Loko fest. Termine im Verlaufe höher. Gekündigt — To. Kündigungspreis — Mark. Loko 185—209 M. nach Qualität. Lieferungsqualität 206 M., per diesen Monat —, per März-April — bez., per April-Mai 206,50—206—208 bez., per Mai-Juni und per Juni-Juli 205,50—207,75 bez., per September-Oktober 195,50—197 bez.

Roggen per 1000 Kilogramm. Loko unverändert. Termine höher. Gekündigt 50 Tonnen. Kündigungspreis 180,50 M. Loko 170—181 M. nach Qualität. Lieferungsqualität 177 M., inländischer feiner 178—,50 ab Bahn bez., per diesen Monat —, per März-April — bez., per April-Mai 179—180 bez., per Mai-Juni 176,50—177,50 bez., per Juni-Juli 174,50—175,25 bez., per Juli-August 169,50—170,50 bez., per September-Oktober 165,75—166,75 bezahlt.

Gerste per 1000 Kilo. Flau. Große und kleine 143—185 M. nach Qualität. Futtergerste 145—154 M.

Hafer per 1000 Kilogramm. Loko fest. Termine schließen fester. Gekündigt — Tonnen. Kündigungspreis — M. Loko 148 bis 163 Mark nach Qualität. Lieferungsqualität 152 M., pommerscher, preußischer und schlesischer mittel bis guter 149—154, feiner 157—161 ab Bahn bez., per diesen Monat —, per März-April — bez., per April-Mai 152,50—153 bez., per Mai-Juni 153,75—154 bez., per Juni-Juli 154,75—155 bez., per Juni — bez.

Mais per 1000 Kilogramm. Loko fest. Termine höher. Gekündigt — Tonnen. Kündigungspreis — M. Loko 150—160 M. nach Qualität, per diesen Monat — M., per April-Mai 143 bis 142,50 142,75 bez., per Mai-Juni — bez.

Erbsen per 1000 Kg. Kochwaare 150—180 M., Futterwaare 140—144 M. nach Qualität.

Roggenmehl Nr. 0 und 1 per 100 Kg. brutto incl. Sack Termine höher. Gekündigt — Sack. Kündigungspreis — M., per diesen Monat 25,20—25,30 bez., per April-Mai 24,65—24,80 bez., per Mai-Juni 24,25—24,40 bez., per Juni-Juli 24,10—24,20 bez., per Juli-August —,— bez., per September-Oktober — bez.

Trockene Kartoffelstärke per 100 Kg. brutto incl. Sack Loko 24,00 M.

Feuchte Kartoffelstärke per März 13,75 M.

Kartoffelmehl per 100 Kilogr. brutto incl. Sack. Loko 24,00 M.

Rüböl per 100 Kilogramm mit Faß. Schwankend. Gekündigt — Zentner Kündigungspreis — M. Loko mit Faß —. loko ohne Faß —, per diesen Monat 60,9 M., per April-Mai 60,8—,6—61,2 bez., per Mai-Juni 61—60,9—61,4 bez., per September-Oktober 62,3—62,1—,5 bez.

Petroleum. (Raffinirtes Standard white) per 100 Kilo mit Faß in Posten von 100 Ztr. — M. Termine —. Gekündigt — Kilogr. Kündigungspreis — M. Loko — M. Per diesen Monat — M., per September-Oktober — M., per Oktober-November — M., per November-Dezember — M.

Spiritus mit 50 M. Verbrauchsabgabe per 100 Ltr. à 100 Proz. = 10 000 Proz. nach Tralles. Gekündigt — Ltr. Kündigungspreis — Mark. Loko ohne Faß 69,6 bez.

Spiritus mit 70 M. Verbrauchsabgabe per 100 Ltr. à 100 Proz. = 10 000 Ltr. Proz. nach Tralles. Gekündigt — Ltr. Kündigungspreis — M. Loko ohne Faß 49,6 bez.

Spiritus mit 50 M. Verbrauchsabgabe per 100 Liter à 100 Proz. = 10 000 Proz. nach Tralles. Gekündigt — Ltr. Kündigungspreis — M. Loko mit Faß —, per diesen Monat —.

Spiritus mit 70 M. Verbrauchsabgabe. Matter. Gekündigt — Liter. Kündigungspreis. — Loko mit Faß —, per diesen Monat — bez., per April-Mai und per Mai-Juni 49,9—,4—,5 bez., per Juni-Juli 50—49,6—49,7 bez., per Juli-August 50,1—49,8—50 bez., per August-September 50—49,6—49,8 bez., per September-Oktober 46,6—46,4 bez., per Oktober-November —.

Weizenmehl Nr. 00 27,75—26,25, Nr. 0 26,00—24,50 bez. Feine Marken über Notiz bezahlt.

Roggenmehl Nr. 0 u. 1 25,50—24,50, do. feine Marken Nr. 0 u. 1 26,50—25,50 bezahlt, Nr. 0 1,50 M. höher als Nr. 0 und 1 per 100 Kilo Br. inkl. Sack.

Feste Umrechnung: 1 Livre Sterl. = 20 M. 1 Doll — 4¼ M. 1 Rub. = 3 M. 20 Pf., 7 fl. südd. W. = 12 M. 1 fl. österr. W. = 2 M. 1 fl. holl. W. = 1 M. 70 Pf., 1 Franc oder 1 Lira oder 1 Peseta = 80 Pf.

Bank-Diskonto — Wechsel v. 6.

Amsterdam..	3	8 T.	168,50 bz
London	3	8 T.	20,37 bz
Paris........	3	8 T.	80,65 bz G
Wien	4	8 T.	177,55 bz
Petersburg..	5	3 W.	237,30 bz
Warschau	5	8 T.	237,90 bz

in Berlin 3. Lombard 3½ u. 4.

Geld, Banknoten u. Coupons.

Souvereigns	
20 Francs-Stück........	16,155 bz
Gold-Dollars	4,1775 G
Engl. Not. 1 Pfd. Sterl.	20,36 G.
Franz. Not. 100 Frcs.	80,95 bz
Oestr. Noten 100 fl.	177,70 bz
Russ. Noten 100 R...	238,15 bz

Deutsche Fonds u. Staatspap.

Dtsche. R.-Anl.	4	106,70 B.
do. do.	3½	99,10 bz
do. do.	3	86,40 bz
Prss. cons. Anl.	4	106,00 B.
do. do.	3½	99,20 bz
do. do.	3	86,70 bz
Sts.-Anl. 1868	4	101,30 bz
Sts-Schld-Sch.	3½	99,90 G.
BerlStadt-Obl.	3½	97,00 bz G.
do. do. neue	3½	97,10 bz G.
Posener Prov.-Anl.-Scheine....	3½	95,50 G.
Pfandbriefe: Berliner	5	116,00 bz
do.	4½	110,40 G.
do.	4	104,75 G.
do.	3½	97,10 bz G.
Ctrl. Ldsch	4	102,00 G.
do. do.	3½	97,00 bz
Kur. u Neumrk. neue	3½	97,10 bz
do.	4	
Ostpreuss	3½	96,70 G.
Pommer...	3½	97,30 G.
do.	4	101,00 G
Posensch.	4	102,10 bz G.
do.	3½	96,75 G.
Schl. altl...	3½	97,90 G.
do. do.	4	
ldschl. LtA.	3½	97,60 bz B.
do.	4	
do. do. neu	3½	
do. do. I. II.	4	97,80 G.
Wstp Rittr	3½	96,80 G.
do. neul. II.	3½	96,80 G.
Rentenbriefe: Pommer...	4	103,00 bz G.
Posensch.	4	103,00 bz G.
Preuss.......	4	103,30 G.
Schles.	4	103,10 bz
Bad. Eisenb.-A.	4	
Bayer. Anleihe	4	106,00 B.
Brem. A. 1890	3½	97,30 G.
Hmb. Sts. Rent.	3½	97,00 bz G.
do. do. 1886	3	86,00 B.
do. amortAnl.	3½	
Sächs. Sts. Anl.	4	
do. Staats-Rnt	3	87,70 G.
Prss. Prām-Anl	3½	171,25 G.
H.Pr.-Sch. 40T.	—	328,00 bz
Bad Präm.-An.	4	141,25 bz G.
Bayr Pr.-Anl.	4	140,40 bz

Brnsch. 20. T.L.	—	104,30 bz G.
Cöln-M. Pr.-A	3½	138,90 G.
Dess. Präm.-A.	3½	137,50 G.
Ham. } 50 T.-L.	3	140,00 B.
Lüb. } 50 T.-L.	3½	132,75 B.
Mein. 7 Guld-L.	—	27,50 B.
Oldenb. Loose	3	129,60 bz

Ausländische Fonds.

Argentin. Anl...	5	65,00 bz G
do. do.	4½	54,60 bz
Bukar. Stadt-A.	5	97,90 bz B.
Buen. Air. G.-A.	5	62,25 bz G.
Chines. Anl.	5½	100,75 bz
Dän. Sts.-A. 86.	3½	94,50 B.
Egypt. Anleihe	3	
do. do.	4	98,30 bz
do. 1890	3½	92,30 bz
do. Daira-S.	4	96,80 bz B.
Finnländ. L.	—	59,00 bz
Griech. Gold-A	5	91,00 bz
do. cons Gold	4	70,25 B.
do. Pir.-Lar.	5	89,80 bz G.
Italien. Rente..	5	94,80 B.
Kopenh. St.-A.	3½	96,10 B.
Lissab. St. A. I. II.	4	74,70 bz
Mexikan. Anl.	6	91,90 B.
Mosk. Stadt-A.	5	75,75 B.
Norw. Hyp-Obl	3½	97,50 B.
do. Conv. A. 88	3	86,50 bz
Oest. G.-Rent	4	97,70 B.
do. Pap.-Rnt.	4⅕	81,80 B.
do. do.	5	90,30 bz
do. Silb.-Rent.	4⅕	81,40 bz G.
do. 250 Fl. 54.	4	120,60 bz
do. Kr. 100 (58)	—	337,50 bz
do. 1860er L.	5	125,10 G.
do. 1864er L.	—	327,50 bz
Poln. Pf-Br. I-IV	5	74,25 bz G.
do. Liq.-Pf.-Br..	4	71,40 G.
Portugies. Anl. 1888—89	4½	86,00 bz
Raab-Gr. Pr.-A.	4	105,00 B.
Röm. Stadt-A.	4	89,00 G.
do. II. III. VI.	4	83,50 bz G.
Rum. Staats-R.	4	87,10 G.
do. do. fund.	5	102,20 bz
do. do. amort.	5	100,10 B.
do. do. Rente	4	67,50 B.
Rss. Engl. A. 1822 (1 Pfd. Stl. gl. 20 M.)	5	
do. 1859	3	90,80 bz
cons. 1871		
do. 1872		
do. 1873		
do. 1875	4½	102,00 G.
do. 1889	4	
do. 1880	4	99,25 bz G.
Russ. Goldrent	6	107,00 G.
do. 1884 stpfl.	5	107,90 bz
I. Orient 1877	5	75,90 B.
II. Orient 1878	5	76,00 bz
III. Orient 1879	5	76,75 bz
Nikolai-Obl....	4	99,10 bz G.
Pol. Schatz-O.	4	94,50 G.
Prä.-Anl. 1864	5	177,25 bz
do. 1866	5	169,60 G.
Bodkr.-Pfdbr.	5	112,75 B.
do. neue	4½	103,50 G.
Schwedische...	3½	95,40 bz
Schw. d. 1890	3½	95,40 bz
do. 1888	3	86,00 G.
Schw. Hyp.-Pf.	4½	102,90 G.
Serb. Gld-Pfdb.	5	94,80 G.
do. Rente......	5	92,00 bz G.
do. do. neue	5	91,60 bz G.
Stockh. Pf. 87..	4	100,20 G.
do. St.-Anl. 87	3½	93,90 [illegible]
Span. Schuld..	4	
Türk. A. 1865 in Pfd. Sterl. cv.	1	
do. do. B.	1	25,50 G.
do. do. C.	1	19,20 bz G.
do. Consol. 90	4	76,10 G.
do. Zoll-Oblig	5	
Trk. 400 Frc.-L.	4½	80,00 bz
do. EgTrib-Anl	4½	
Ung. Gld-Rent.	4	93,00 bz B.
do. Gld.-Inv.-A.	5	103,00 G.
do. do. do.	4½	101,25 bz G
do. Papier-Rnt.	5	89,80 bz
do. Loose........	—	261,00 bz
do. Tem-Bg.-A.	5	
Wiener C.-Anl.	5	105,00 bz G

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Aachen-Mastr.	2⅝	73,10 bz
Altenbg.-Zeitz	8 4/15	176,50 G.
Crefelder	4½	102,25 bz
Crefld-Uerdng	0	42,60 bz G.
Dortm.-Ensch.	3¾	107,60 bz
Eutin-Lübeck..	1½	54,25 bz G.
Frnkf.-Güterb.	½	97,75 bz G
Ludwsh.-Bexb.	9⅘	226,50 bz
Lübeck-Büch.	7¾	168,00 bz
Mainz-Ludwsh	4⅞	121,25 bz
Marnb.-Mlawk.	⅓	66,10 bz G.
Meckl Fr. Franz		
Ndrschl.-Märk.	4	00,80 G.
Ostpr. Südb....	3	9[illegible],40 bz
Saalbahn	⅓	40,00 bz B.
Stargrd-Posen	4½	102,40 bz
Weimar-Gera	0	24,00 bz B.
Werrabahn......	3	77,40 bz
Albrechtsbahn	1	39,50 bz G.
Aussig-Teplitz	18½	462,25 bz G.
Böhm. Nordb...	7	
do. Westb.	7½	
Brünn. Lokalb.	5½	77,75 bz
Buschtherader	8	224,00 B.
Canada Pacifb.	3	75,00 B.
Dux-Bodenb...	7½	248,90 bz
Galiz. Karl-L...	4	94,70 bz B.
Graz Köflach ..	7	126,00 bz
Kaschau-Od....	4	77,50 G.
Kronpr. Rud....	4⅘	91,60 B
Lemberg-Cz...	6⅘	104,40 bz G.
Oesterr. Franz.	2,70	109,50 bz
do. Lokalb.	4	
do. Nordw.	4⅘	95,80 bz
do. Lit. B. Elb.	5½	104,10 G
Raab-Oedenb.	½	32,00 bz B.
Reichenb.-P....	3,81	79,30 G.
Südöstr. (Lb.)..	1⅗	58,50 bz
Tamin-Land....	0	
Ungar.-Galiz. ..	5	88,25 bz G.
Balt. Eisenb....	3	69,40 bz
Donetzbahn	5	103,30 G.
Ivang. Domb. ..	5	103,75 bz
Kursk-Kiew	10...	
Mosco-Brest ..	3	74,75 bz
Russ. Staatsb..	5	130,50 bz
do. Südwest.	5⅔	87,25 G.
Warsch-Teres	5	
do. Wien.	15	235,40 bz
Weichselbahn	5	78,60 bz
Amst.-Rotterd.	6⅖	
Gotthardbahn	7⅕	154,50 G
Ital. Mittelm. ..	5½	
Ital. Merid.-Bah	7⅕	
Lüttich-Lmb. ..	0,45	26,10 bz G
Lux. Pr. Henri	2,30	62,00 bz B.
Schweiz. Centr	6⅗	172,50 bz G
do. Nordost	6	144,25 bz
do. Unionb.	5	22,50 G.
do. Westb.		
Westsicilian. ..	4	

Eisenb.-Stamm-Priorität.

Altdm-Colberg	4½	
Bresl-Warsch.	2¼	55,00 bz B
Czakat.-St.-Pr.	5	102,75 bz
Dux-BodnbAB.		
Paul-Neu-Rup.	4½	
Prignitz	4½	
Szatmar-Nag...	6	88,50 G.
Dortm.-Gron.	4½	115,00 bz G
MarienbMlawk	5	110,80 bz G
Mecklb. Südb.	4	32,30 bz
Ostpr. Südbah	5	114,00 bz G.
Saalbahn	5	106,60 bz
Weimar-Gera	3½	87,40 bz

Eisenb.-Prioritäts-Obligat.

Berg Märkisch	3½	98,00 B.
Berl. Potsd.-M.	4	
BrslSchwFrb H		
Bresl.-Warsch	5	
Mz Ludwh 68/9	4	102,00 G.
do. 90	3½	96,50 bz B.
Meckl Fr. Franz	3½	
Nied-Märk III.S		
Oberschl. Lit. B	3½	96,00 G.
do. Lit. E	3½	97,25 bz G.
do. Em. v. 1879	4½	
do Niedrs Zwg	3½	67,25 bz G
do (StargPos)	4	
Ostpr Südb I-IV	4½	
Rechte Oderuf		
Albrechtsb gar	5	92,40 G.
BuschGold-Ob	4½	104,25 bz
Dux-Bodenb. I.	5	94,40 G.
Dux-PragG-Pr.	5	106,75 G.
do.	4	00,75 G.
Franz.-Josefb.	4	86,70 G.
Gal KLudwg. g.	4½	88,30 G.
do. do. 1890	4	85,25 bz
Kasch-Oderb. Gold-Pr. g.	4	98,50 B.
Kronp Rudolfb	4	85,10 G.
do. Salzkammg	4	109,50 bz
Lmb Czernstfr	4	81,00 G.
do. do. stpfl.	4	
Oest. Stb. alt, g	3	85,40 bz
do. Staats-I. II	5	107,70 bz
do. Gold-Prio.	4	100,70 G.
do. Lokalbahn	4½	85,75 G.
do. Nordwestb	5	94,75 G.
do. NdwB. G.-Pr	5	107,70 G.
do. Lt. B. Elbth.	5	93,60 G.
Raab-Oedenb. Gold-Pr........	3	71,20 B.
Reichenb.-Prior. (SNV)............	5	90,20 G.
do. Gold-Prior.	5	102,00 bz
Südost. B. (Lb.)	3	68,10 bz G.
do. Obligation.	5	105,00 bz G.
do. Gold-Prior.	4	99,20 B.
Baltische gar.	5	99,10 G.
Brest Grajewo	5	99,60 bz
Gr. Russ. Eis. gar.	3	8[illegible],00 bz B.
Ivang.-Dombr. g.	4½	102,00 bz G.
Kozlow-Wor. g.	4	94,50 bz
Kursk-Chark. 89	4	9[illegible],00 bz
do. Chark. As. (O)	4	93,90 [illegible]
do. (Oblig.) gar.	4	
Kursk-Kiew conv	4	94,80 bz
Losowo-Sebast.	5	98,50 bz
Mosco-Jaroslaw	5	75,50 bz
do. Kursk gar.	4	89,70 G.
do. Rjäsan gar.	4	95,40 B.
do. Smolensk g.	5	[illegible] bz G.
Orel-Griasy conv	4	93,90 G.
Poti-Tiflis gar.	5	
Rjäsan-Koslow g	4	94,60 bz G.
Rjaschk-Moroz g	5	100,90 bz
Rybinsk-Bolog...	5	97,40 G.
Schuja-Ivan. gar.	5	100,8[illegible] bz
Südwestb. gar.	4	96,60 bz
Transkaukas. g.	3	85,10 G.
Warsch.-Ter. g.	5	102,90 bz G.
Warsch-Wien n.	4	98,60 bz G.
Wladikawk. O. g.	4	96,25 B.
Zarskoe-Selo......	5	
Anatol. Gold-Obl	5	83,40 bz G.
Gotthardbahncv.	4	102,20 G.
Ital. Eisenb.-Obl.	3	57,90 bz G.
Serb. Hyp.-Obl...	5	95,60 bz G.
do. Lit. B........	5	93,25 bz
Süd-Ital. Bahn....	3	61,20 G.
Central-Pacific...	5	
Illinois-Eisenb. ..	4	
Manitoba..........	4½	98,30 G.
Northern Pacific	6	113,80 B.
San Louis-Francisco	6	104,75 bz
Southern Pacific	6	99,30 bz B.

Hypotheken-Certifikate.

Danz. Hypoth.-Bank	3½	93,10 G.
Dtsche. Grd.-Kr.-Pr. I	3½	112,25 bz G.
do. do. II.	3½	108,70 bz G.
do. do. III. abg.	3½	99,50 G.
do. do. IV. abg.	3½	98,10 G.
do. do. V. abg.	3½	92,40 G.
do. Hp. B. Pf. IV. V. VI.	5	110,80 G.
do. do.	4	101,10 bz G.
do. do.	3½	94,50 G.
Hmb. Hyp. Pf. (rz. 100)	4	101,00 bz
do. do. (rz. 100)	3½	94,00 bz
MeiningerHyp Pfdbr.	4	101,00 bz G
do. Pr.-Pfdbr.	4	129,50 G.
Pomm. Hypoth.-Akt. B.-Pfandbr. III u. IV.	4	100,50 bz G
PrB.-Grunkb (rz 110)	5	113,5[illegible] G.
do. Sr. III. V. VI. (rz 100)	5	107,25 bz
do. do. (rz. 115)	4½	114,50 G.
do. do. X. (rz. 110)	4½	110,75 bz
do. do. (rz. 100)	4	100,60 B.
Pr. Centr.-Pf. (rz. 100)	4	101,50 B.
do. do. (rz. 100)	3½	95,00 bz G
do. do. kündb.	4	
Pr. Centr.-Pf. Com-O	3½	94,70 bz G.
Pr. Hyp.-B. I. (rz. 120)	4½	
do. do. VI. (rz. 110)	5	
do. div. Ser. (rz. 100)	4	101,00 bz G
do. do. (rz. 100)	3½	95,50 bz G
Prs. Hyp.-Vers.-Cert.	4½	100,00 G.
do. do. do	4	101,30 bz G.
do. do do.	3½	94,50 bz G.
Schles. B.-Cr (rz. 100)	4	101,70 B.
do. do. (rz. 100)	3½	95,00 G.
Stettin. Nat.-Hyp.-Cr	5	103,75 G.
do. do. (rz. 110)	4½	103,75 B.
do. do. (rz. 110)	4	99,30 G.
do. do. (rz. 100)	4	99,00 bz

Bankpapiere.

B. f. Sprit-Prod. H	2⅛	70,60 bz G.
Berl. Cassenver.	6	135,50 bz
do. Handelsges.	12	158,50 B.
do. Maklerver.	10	129,25 G.
do. Prod-Hdbk.	—	
Börsen-Hdlsver.	12	157,50 G.
Bresl. Disc.-Bk.	7	106,50 bz
do. Wechslerbk.	7	103,00 G.
Danz. Privatbank	8¼	
Darmstädter Bk.	10½	154,50 bz G.
do. do. junge		
Deutsche Bank..	10	163,60 bz
do. Genossensch	8	125,00 B.
do. Hp. Bk. 60pCt.	6¼	111,76 bz G.
Disc.-Command.	14	210,60 bz
Dresdener Bank	11	160,00 bz G.
Gothaer Grund-creditbank	0	90,00 bz G.
Internat.-Bank....	9	109,25 bz G.
Königsb. Ver.-Bk	6	99,60 bz G.
Leipziger Credit	12	201,10 bz G.
Magdeb. Priv.-Bk	5⅔	104,60 G.
Maklerbank	9	125,5[illegible] G.
Mecklenb. Hyp. u. Wechs.	7½	132,00 bz G.
Meininger Hyp.-Bank 50 pCt.....	5	103,50 B.
Mitteld. Crdt.-Bk.	7	111,50 bz
Nationalbk. f. D	10	137,50 bz B.
Nordd. Grd.-Crd.	0	82,00 bz G.
Oester. Credit-A.	10⅝	
Petersb. Disc.-Bk	19	
do. Intern. Bk.	15	
Pom. Vorz.-Akt.	—	107,50 G.
Posen. Prov.-Bk.	6	
Pr. Bodencr.-Bk.	6½	122,90 bz G.
do. Cnt-Bd. 50pCt	10	154,25 G.
do. Hyp.-Akt.-Bk.	6½	121,75 bz G.
do. Hyp. V. A.-G. 25 pCt............	8	108,25 G.
do. Immob.-Bank 80 pCt............	7½	381,00 G.
do. Leihhaus	10	111,75 G.
Reichsbank.........	7	141,10 G.
Russische Bank..	6⅕	86,50 bz G.
Schles. Bankver.	8	121,20 G.
Warsch Comrzb.	9	
do. Disconto	8¼	

Industrie-Papiere.

Allg. Elekt.-Ges.	10	181,90 bz
Anglo Ct. Guano	12½	151,50 bz
Bauges. Berl.-Charl. ..	4	144,00 bz G.
Bauges. City St.-Pr. ..	5	
Bauges. Dtsche. Bau..	3¼	
Bauges. Hann. St.-P.	4	78,60 bz
Bauges. Humb.	8	118,00 G.
Moabit	7	119,00 bz G.
Passage	5½	75,50 B.
U. d. Linden	0	26,60 G.
Berl. Elektr-W.	10	181,35 bz G.
Berl. Lagerhof	0	90,75 bz
do. do. St.-Pr.	5	119,50 bz
Ahrens Br., Mbt	0	62,00 bz G.
Berl. Bock-Br.	0	72,50 bz G.
Schultheiss-Br	16	284,00 bz G.
Bresl. Oelw.....	4¾	106,00 bz G.
Deutsch. Asph.	3	73,90 G.
Dynamit Trust.	8½	159,10 G.
Erdmannsd. Sp	6½	91,00 bz
Fraust Zucker		109,00 bz G.
Glauz. do.	8⅔	119,00 bz G.
Gummi Harbg.-Wien	29	277,00 bz G.
do. Schwanitz	14½	181,00 G.
do Voigt Winde	6	134,50 bz
do. Volpi Schlüt	6⅛	104,50 bz G.
Hemmoor Cem	13	126,50 G.
Köhlm. Strk.	14	210,00 G.
Körbisdf-Zuck.	5	110,50 G.
Löwe & Co.....	18	300,00 bz G.
Bresl. Linke....	12	174,90 bz
do. Hofm.......	12	167,20 G
Germ-Vrz.-Akt	—	99,00 bz G.
Görlitz cv.	13	150,00 G.
Görl. Lüdr.......	13	174,00 G.
Grusonwrk.	5	152,00 bz G.
H. Paucksch....	8	
Schwarzkopff.	16	270,10 bz G.
Stettin. Vulk.-B	0	117,75 bz G
Sudenburg	20	277,00 bz G.
O.-Schl. Cham.	10	
do. Portl.-Cem	8	112,50 B.
Oppeln Cem-F.	6½	101,50 bz
do. (Giesel)	8½	114,90 bz
Gr. Berl. Pferdb	12½	248,50 bz G.
Hamb. Pferdeb	5	119,00 B.
Potsd. cv Pfdrb	5½	110,00 B.
Posen. Sprit-F.	4	
Rositzer Zuck.	7	82,00 G
Schles. Cem...	14½	133,00 bz G.
Stett Bred. Cem	7	121,50 bz
do. Chamott.	30	240,5[illegible] bz B.
Bgw. u. H.-Ges. Aplerbecker....	12	168,75 bz G.
Berzelius..........	6½	115,50 G
Bismarckhütte	18	143,50 bz
Boch Gussst-F.	10	135,[illegible]0 bz
Donnersmrck	4	102,60 bz G.
Dortm. St Pr. A	4	75,75 bz
Gelsenkirchen	12	169,90 bz B.
Hibernia	8½	185,90 bz B.
Hörd St.-Pr.-A.	—	56,75 bz G
Inowracl. Salz	0	41,50 bz G
König u. Laura	11	127,00 bz
Lauchham. cv.	13	144,25 bz G.
Louis. Tief St Pr	3	156,75 bz
Oberschl. Bd.	6	75,00 bz G
do. Eisen-Ind.	14	147,00 bz G.
Redenh. St.-Pr.	7	62,90 bz
Riebeck. Mont.	15	18[illegible],50 bz B.
Schles. Kohlw.	0	57,75 B.
do. Zinkhütt.	13	185,50 G
do. do. St.-Pr.	13	185,50 G
Stolb. Zk.-H....	2½	65,00 bz G.
do. St.-Pr...	7½	125,75 G.
Tarnowitz cv.	0	17,00 bz
do. do. St.-Pr.	7	57,00 bz G.

Druck und Verlag der Hofbuchdruckerei von W. Decker & Comp. (A. Röstel) in Posen.